Bezwingung der Luft.

THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY
940.9158
K 86b

NOTICE: Return or renew all Library Materials! The *Minimum* Fee for each Lost Book is $50.00.

The person charging this material is responsible for its return to the library from which it was withdrawn on or before the **Latest Date** stamped below.

Theft, mutilation, and underlining of books are reasons for disciplinary action and may result in dismissal from the University.

To renew call Telephone Center, 333-8400

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY AT URBANA-CHAMPAIGN

JUN 08 1989

JUN 03 1989

L161—O-1096

THE LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

Immelmann bringt einen französischen Flieger zum Absturz

Bezwinger der Luft im Weltkriege

Siegreiche Fliegerkämpfe u. Luftschiff-fahrten unserer großen Helden

Immelmann, Zeppelin, Boelcke,
Parschau, Banfield
u. a.

Volkstümlich geschildert
von
Dr. Wilh. Kranzler

Mit bunten Bildern von Karl Schütz

Berlin-Charlottenburg
Verlag der Schillerbuchhandlung Inh. Hermann Michel

940.9158
K86b

1. Kapitel.

Immelmann, der erste deutsche Luftbezwinger.

Die „neue Waffe", die Waffe der Flugzeuge und Luftschiffe, hat sich im großen Weltkriege außerordentlich bewährt. Als der Krieg begann, wußten wir wohl, daß auch in dem kommenden Ringen Zeppeline und Flugapparate eine Rolle spielen sollten, aber kein Deutscher konnte ahnen, daß schon wenige Wochen später in den Luftkämpfen Heldentaten vollbracht werden sollten, die sich ebenbürtig dem Mut und der Tapferkeit unserer Feldgrauen am Gewehr und an der Kanone zur Seite stellen können.

Heute wissen wir, daß der Kaiser als oberster Kriegsherr keiner Truppe verhältnismäßig so viele der höchsten Orden verliehen hat, als gerade der Fliegertruppe.

Und das bezeugt, daß unsere Flugzeuge und Luftschiffe von Helden bedient und geführt wurden, die wieder einmal bewiesen, daß dem deutschen Soldaten nichts unmöglich ist. Wir wurden die Bezwinger unserer vielen Feinde nicht nur zu Lande und zur See, sondern auch in der Luft.

Der erste „Bezwinger der Luft", der uns in den amtlichen Kriegsberichten genannt wurde, war Max Immelmann. Mußte er auch jung sein Leben lassen, so wird dieser Held doch für Jahrhunderte und Jahrtausende fortleben. Neben den vielen großen Helden des Altertums und des Mittelalters und der Neuzeit deren Namen uns schon in der Schule geläufig gemacht wurden, wird Immelmann als einer der glorreichsten genannt werden.

Der „Schmied des deutschen Reiches", der Eiserne Kanzler Bismarck hatte einmal gesagt: „Niemand in der Welt vermag uns den deutschen Leutnant nachzumachen." Wenn der tote Kanzler unsern Immelmann, und wir wollen gleich hinzufügen unsern Boelcke, Parschau, Wintgens, Mulzer, Althaus usw. gekannt hätte, dann hätte er eine glänzende Bestätigung seiner Ansicht gehabt.

Im Juni 1916 erhielten wir die das ganze deutsche Volk, ja die ganze Welt betrübende Nachricht, daß Immelmann tot sei. In den Sielen ist er gestorben (wie Bismarck es sich so oft wünschte), bei Erfüllung des Berufs, den er so sehr liebte, und in dem er, der an Jahren noch junge, aber an kriegerischer Erfahrung und sieghaftem Erfolge so reiche, allen anderen deutschen Fliegern ein Vorbild war.

Wir können nur sagen: Jung stirbt, wen die Götter lieben! Süß und ehrenvoll ist es, für das Vaterland zu sterben. So dachten auch seine Mutter und seine Angehörigen, als sie in der Todesanzeige erklärten, keine Trauerkleidung anlegen zu wollen.

Max Immelmann war uns der Typus des neuen Kämpfers und Bezwingers der Luft. Immelmann war unserm ganzen Volke eine Quelle der Zuversicht. Alt und Jung wußte: mit solchen Leutnants, mit solchen Helden mußte es gelingen, die Vernichtungsabsicht, die unsere vielen Feinde gegen Deutschland und Österreich-Ungarn hegten, zu schanden zu machen.

Max Immelmann war gewaltig gefürchtet von den weißen und farbigen Engländern und Franzosen. Gerade die Franzosen, die uns im Flugwesen vor dem Kriege voraus waren, mußten seine Überlegenheit über alle ihre „Kunstflieger" mit Groll im Herzen anerkennen. Die Feinde flohen, wenn Immelmann mit seinem Fokker-Kampfflugzeug von ihren Beobachtern gemeldet wurde. Unsere Hauptfeinde, die Engländer, die sich bei ihrer sonstigen Heuchelei und teuflischen Bosheit wenigstens auf dem Gebiet sportlichen Wettbewerbs den gesunden Menschenverstand bewahrt hatten, schrieben ihm in ihren sonst vor Lügen strotzenden Zeitungen wahre Bewunderungsaufsätze. Sie nannten ihn den „Adler von Lille".

Und dabei erschien er infolge seiner Kühnheit, die vor keinem Kampf zurückschreckte, auch an der Übermacht der gegnerischen Flieger nicht, gewappnet wie der „gehörnte Siegfried" der alten deutschen Heldensage. Immelmann war unser Siegfried der Luft!

Kurz vor seinem Tode gab Immelmann Auskunft über seine persönlichen Verhältnisse. Danach war Max Immelmann ein „heller Sachse". Er wurde am 26. September 1890 zu Dresden geboren. Sein aus Stendal in der preußischen Altmark stammender Vater besaß eine Kartonnagenfabrik in Dresden. Seine Mutter wurde als Tochter eines Generalauditeurs in Dresden geboren. Der Name „Immelmann„ wird mit „Imme" oder „Biene" in Verbindung gebracht. Das deutete unser Held so, daß seine Vorfahren wahrscheinlich Bienenzüchter in der Mark gewesen sind. Das Familienwappen zeigt drei fliegende Bienen. Daß Max der Bienenmann gut fliegen und tödlich stechen konnte, das haben die von ihm aus der Luft herab geholten Engländer und Franzosen gut erfahren!

Die Imme, im Althochdeutschen „imbi" oder „impi" bedeutet nicht etwa das waffenlose Männchen, die Drohne (althochdeutsch „tremo" griechisch „tethremi") sondern die stachelbewaffnete Arbeitsbiene. Im Hochdeutschen ist das Wort nur noch in der Bezeichnung „Imker" gebräuchlich. Mundartlich hört man Imme noch im schwäbischen Lande, wie in dem bekannten Gedicht: „Die Imbli hent g'soge, hent g'floge, hent Zelli gebaut". Max Immelmann war also eine wehrhafte Biene, die mit scharfem Stachel die Feinde zu Fall brachte. Noch bezeichnender ist daher sein Name wenn man der Ableitung weiter nachgeht und ihn mit dem griechischen „empis" in Verbindung bringt, was so viel wie „Stechmücke" bedeutet.

Seine ersten Jugendjahre verlebte Max Immelmann auf einem sogenannten Weinberge der Loschwitzer Höhen bei Dresden, wo sein Großvater ein Landgütchen besaß. Er soll ein stiller ruhiger Junge gewesen sein, der aber nie das einmal gewollte Ziel aus den Augen ließ. Sein Vater war kränklich und die Mutter zog daher mit dem Manne und dem jungen Max viel von einer Lufterholungsstätte zur andern. So konnte Max Immelmann schon vor Beginn seiner Schulzeit zweimal eine Alpen-

reise machen, die ihn auch nach Meran in Tirol führte.

Als der Vierjährige die Bergesriesen der Alpen hoch in die Luft ragen sah, sagte er oft zur Mutter: „Kann man da oben nicht hinaufkommen?"

„Jetzt noch nicht lieber Junge" antwortete die Mutter „so weit können deine Füßchen noch nicht wandern, und fliegen wie die Vögel kann der Mensch nicht."

„Warum kann denn der Mensch nicht fliegen, Mutti? Die Vögel fliegen doch auch."

„Der Mensch hat keine Flügel, mein Söhnchen" erwiederte die kluge Mutter.

Der Wißbegierige war aber noch nicht zufrieden gestellt. Nach Art kluger Kinder fragte er weiter: „Mutti, giebt es nicht einen so großen Vogel, auf den man sich aufhucken kann, um in die Luft und auf die hohen Berge zu fliegen?"

„Auch einen so großen Vogel gibt es nicht. Nur auf einem Pferd kann man reiten, nicht aber auf einen Vogel."

„Das ist aber schade" bedauerte der Kleine. „Ich würde einmal gern hoch in die Luft fliegen."

Der Knabe ahnte nicht, daß keine zwanzig Jahre später sein Wunsch in Erfüllung gehen sollte und er als einer der ersten „Bezwinger der Lüfte" Höhen noch höher als die Alpenberge auf einer mechanischen Taube erreichen sollte! —

Seinen ersten Unterricht erhielt Max Immelmann in den Jahren 1897 bis 1899 in der Gemeindeschule des Sanatoriums „Weißer Hirsch" bei Dresden. Dorthin war die Familie mit dem kranken Vater übergesiedelt. Der Vater starb daselbst an der Lungenschwindsucht.

Die Mutter kehrte mit ihrem Max, der ein kräftiges Bürschchen zu werden versprach, nach Dresden zurück und brachte ihn in der vierten Bürgerschule unter. Als er zehn Jahre alt war, trat unser Held in die Sexta des Königlichen Gymnasiums zu Dresden ein, vertauschte diese Schule aber bald mit dem Martino Catharineum zu Braunschweig.

Mit der Schule und ihren Anforderungen in allen Fächern, konnte sich Max Immelmann zunächst gar nicht auf einen guten Fuß stellen. Die Halbjahrszeugnisse wiesen stets einige „mangelhaft" auf. Er mußte „repetitionis causa" — der „Wiederholung" halber, wie er sich als Leutnant später ausdrückte — zwei volle Jahre die Bänke der Quinta drükken. Daß dieser Junge später einmal sich einen Namen in der Weltgeschichte erwerben könne, haben seine Magister damals und auch während seiner späteren Schulzeit nicht geahnt, überhaupt nicht für möglich gehalten. Max Immelmann ist also wieder ein Beweis dafür, daß aus schwachen Schülern oft die bedeutendsten Männer des Lebens werden!

Er war nicht für die Schule geschaffen. Ein mächtiger Drang nach Freiheit brach in den Quartaner- und Tertianerjahren in ihm durch. Er fand es schließlich langweilig, ruhig auf der Schulbank zu sitzen und den Worten des Lehrers zu folgen. Ein mächtiger Drang nach Freiheit brach in dem Jungen durch. Die Zensuren in Betragen bewiesen dies der Mutter bald.

Es wurden die Kampfspiele und auch ein bißchen Raufen und Katzbalgen mit den Kameraden seine liebste Unterhaltung.

Schon damals trat denn auch seine einseitige geistige Begabung hervor; er hatte fast nur noch Intresse für alles, was Maschine hieß. Wurde der Elf- oder Zwölfjährige gefragt, was er einmal werden wolle, so klang ruhig aber bestimmt seine Antwort: „Ich will Ingenieur werden!"

Seine Mutter siedelte von Braunschweig wieder nach Dresden über und brachte auf Anraten verwandter Offiziere den Sohn 1905 in das königliche sächsische Kadettenkorps. Die straffe militärische Zucht der Kadettenanstalt war in der Folge recht wohltätig für den vaterlosen Knaben.

Infolge seiner Lust am Maschinenwesen zeigte Max Immelmann von der Tertia an sehr guten Fleiß in den mathematischen Fächern. Die Physikstunden waren ihm die liebsten und er konnte seiner besorgten Mutter bald Halbjahrszeugnisse vorlegen, in denen in Mathematik und Physik das Urteil „sehr gut" prangte. Seine Kameraden überragte er in diesen Fächern ganz bedeutend; in den freiwilligen Urlaubsstunden saß er im Apparatesaal und experimentierte auf eigne Faust. Der Lehrer übertrug ihm sogar die Aufsicht über die Apparatespinden.

Seine kleine Privatbücherei umfaßte bald eine ganze Reihe von physikalischen und maschinentechnischen Schriften. Auch Abenteurererzählungen und Kriegsgeschichten las er gern. Abenteuerliche Erzählungen, die in phantastischer Weise die Eroberungen der Luft als Zukunftsideal schilderten, wurden mit großem Interesse von ihm gelesen. Der zukünftige erste deutsche Bezwinger der Luft legte bereits den Keim zu seinen späteren glorreichen Erfolgen.

Seine Vorliebe für das Maschinenfach wurde immer größer und an dem streng geregelten, scharf beaufsichtigten Leben im Kadettenkorps fand er nicht mehr die rechte Freude.

Eine Bekannte der Familie schrieb über Immelmanns Kadettenzeit im Juni 1916 folgendes:

„Der plötzliche Tod eines unserer Größten, des kühnen Helden der Luft, Max Immelmann, ruft auch in mir eine Erinnerung an den Mann wach, der heute in aller Munde lebt. Lange liegt das zurück. Ich ging noch zur Schule und verbrachte die Ferien oftmals bei meiner Freundin, die eine Base Immelmanns ist, und deren Eltern in der Nähe Dresdens ein Besitztum mit einem großen Garten hatten. Dort lernte ich ihn auch eines Tages kennen. Er war gerade damals Kadett in der Residenz und kam an dienstfreien Nachmittagen mit seinem Rad auch manchmal nach Deuben hinausgefahren.

Noch ganz deutlich sehe ich ihn vor mir, wenn er in seiner blauen Uniform so plötzlich in unsern Kreis hereingeschneit kam, immer ein frohes, sorgloses, heiteres Lächeln auf seinem frischen Knabengesicht. Dann tollten wir gemeinsam durch den Garten, kletterten auf die Obstbäume oder schaukelten so lange um die Wette, bis uns Mädchen schlimm und übel wurde.

Aber das, was uns schon damals Bewunderung für ihn entlockte, waren seine Radkunststückchen. Er vollführte mit größtem Wagemut die tollsten Sachen. Fuhr rückwärts — kroch während des Fahrens immer zwischen beiden Rädern durch oder stand gar mit dem Kopf auf dem Sattel. Dabei war die Straße vorm Hause bergig und hügelig, doch das schien ihn

nicht im mindesten zu genieren. Er versuchte und probierte alles und hat wohl schon damals an seinem Zweirad unbewußt seine Kühnheit für seine spätere Fliegertätigkeit erprobt. Schon wenn er ankam. Ein schrilles Klingeln ohne Unterbrechung, und ehe man nach ihm ausschauen konnte, war er da — wie der Blitz. Und wenn er wegfuhr, war es das Gleiche. Er schwang sich auf sein Stahlroß, und fort gings in rasendem Tempo; so daß die friedlich auf der Straße spielenden Kinder kreischend auseinanderflohen und Hühner und Gänse flatternd das Weite suchten.

Und war sein blauer Rock dann gleich einem immer kleiner werdenden, enteilenden Punkte um die letzte Ecke entschwunden, so bildete Max und seine Kühnheiten das Tagesgespräch. Das währte mindestens ein Stündchen."

Immelmanns Mutter die innerlich mit großer Sorge der einseitigen Entwicklung ihres Sohnes wahrnahm, beugte sich schließlich seinem immer wieder ausgesprochenen sehnlichen Wunsch, schon mit Primareife aus der Kadettenanstalt in das Heer einzutreten. Später aber änderte er doch seine Pläne und bestand sogar mit Leichtigkeit die Abgangsprüfung. Ostern 1911 verließ er die Kadettenanstalt.

Gleich darauf trat er, um seiner Mutter und seinen Verwandten zu gefallen, als Fähnrich beim Eisenbahnregiment Nr. 1 in Berlin-Schöneberg ein. Aber innerlich konnte er immer noch nicht seinen Lebenslauf als Berufssoldat sich vorstellen. Er wäre auch noch lieber als zu den Eisenbahnern nach Berlin, zu den sächsischen Pionieren nach Riesa gegangen.

Berlin mit seinen mannigfachen Anregungen fesselte den jungen Fähnrich in vieler Beziehung. Namentlich setzte er seine Liebhabereien für den Maschinenbau fort. Die Motore ließen ihm keine Ruhe. Das Motorrad war seine Beförderungsart auf seinen täglichen Ausflügen in die Berliner Umgebung. Wenn der soldatische strenge Dienst beendet war und andre Kameraden beim schäumenden Schoppen saßen, schwang sich Max Immelmann auf sein Motorrad und sauste im Lederkleide davon.

Im August 1911 wurde er nach der Kriegsschule in Anklam befohlen und blieb dort bis zum März 1912.

Die Motoren ließen ihm aber auch in der pommerschen Kriegsschule keine Ruhe. Der Motor war ihm bald ein völlig vertrautes Ding. So nahm er eines Tages sein Motorrad vollständig bis zur letzten Schraube auseinander und setzte es am nächsten Tage wieder vollständig kunstgerecht zusammen. Sogar die übliche Mittagsmahlzeit an der gemeinsamen Tafel der Kameraden vergaß er darüber, sodaß sie ihn am Abend mit den humoristischen Worten begrüßten: „Märchen du lebst wohl nur noch von Öl und Benzin!"

„Wichtiger als Kartoffel, Fleisch und Alkohol ist auch Öl und Benzin" erwiederte lachend Immelmann.

Der Dienst bei der Truppe war ihm aber inzwischen immer mehr unbefriedigend geworden. Er war ein Mann der Maschine und das so notwendige Gleichmaß des täglichen militärischen Friedensdienstes gab ihm nicht genug zu tun. Er war eben eine Tatnatur wie sie die moderne Technik gebraucht.

Seiner Mutter schrieb er dies in allen Briefen. Und dann handelte er. Kurz entschlossen nahm er im Mai 1912 seinen Abschied und ließ sich als Student der Maschinenbaukunde an der Technischen Hochschule in Dresden einschreiben. Er wurde im soldatischen Verhältnis gerade an dem Tage zur Reserve überschrieben, als seine Kameraden an der Kriegsschule Anklam zu Leutnants befördert wurden. Ein einziges Mal in seinem Leben hat er bereut, daß er schon vor der Beförderung zum Offizier den Abschied nahm, das war, als der Weltkrieg ausbrach und er nicht sofort ins Feld ziehen konnte.

Zwei Jahre, bis zum August 1914 studierte er nun in Dresden. Selten hat es einen eifrigeren Studenten der Maschinenwissenschaft gegeben als Max Immelmann! An den studentischen Bummeleien und jugendlichen Vergnügungen fand er wenig Gefallen.

Immelmann war dabei eine straffe Jünglingsgestalt; er hatte nichts vom Stubenhocker an sich. Sein prächtiger Wuchs zeigte stets auch im

Hörsaal und im Maschinenlaboratorium eine stramme soldatische Haltung. Das blonde Haar trug er über dem rechten Auge gescheitelt. Seine Stirn war eine hohe Denkerstirn, seine Augen blickten freundlich. Sein Mund konnte oft recht sarkastisch lächeln.

Immelmann war auch — was bekanntlich sehr selten ist — ein abstinenter Student! Den Alkohol mied er, das Rauchen hatte er sehr eingeschränkt.

Seine noch erhaltenen Niederschriften und Ausarbeitungen aus der Studentenzeit zeigen von einem hohen wissenschaftlichen Denken und seine kurzen treffenden Sätze sind mathematisch aufgebaut, wie er sich seine Maschinen — besonders den Motorbau — dachte. Wäre er nicht der große deutsche Fliegerheld gewesen, so wäre er gewiß einer der größten deutschen Techniker geworden.

Während der Studentenzeit trieb er auch weiter eine rege sportliche Betätigung. Sein Fach war nach wie vor Motorrad und Autosport. Er hätte auch auf den Motorrennbahnen eine gute Figur gemacht. — Es wurde ihm dazu auch von Freunden geraten, aber der Natur Immelmanns widerstrebte ein öffentliches Auftreten. Und gerade dieser Jüngling hat wenige Monate später seinen Namen für alle Zeiten in die Reihen der von allen jetzigen und kommenden Geschlechtern genannten deutschen Kriegshelden eingetragen.

Als der Sturm der Begeisterung beim Kriegsausbruch durch die deutschen Jungmannschaften brauste, als zwei Millionen von Freiwilligen jeden Alters sich zum Eintritt in das Heer meldeten, als Schulen, Hörsäle und Werkstätten verlassen wurden, um für Deutschlands Macht und Ehre einzutreten, da trat auch Max Immelmann wieder ins Heer.

Er wurde am 18. August 1914 zunächst wieder in seinen alten Truppenteil, in das Eisenbahnregiment Nr. 1, in Berlin-Schöneberg eingestellt.

Als Freund des Motors machte er unter Hinweis auf sein Lieblingsstudium ein Gesuch um Einstellung in eine Fliegertruppe. Von Tag zu Tag wartete er auf Bescheid.

„Es muß mir gelingen," sagte er zu seinen Kameraden, „es ist gewiß ehrenvoll, als Eisenbahner Brücken und Bahnen für die kämpfenden und so schnell vorrückenden Truppen zu bauen, aber das herrlichste muß doch sein, seinen Motor im Flugzeug durch die Lüfte zu schrauben und im blauen Äther mit der neuen Waffe zu kämpfen."

Und es gelang ihm auch. Sein Gesuch wurde genehmigt. Am 13. November 1914 wurde er zur Fliegerschule nach Johannisthal bei Berlin abkommandiert.

Der Zufall fügte es, daß in der Fliegerabteilung, die damals als eine der ersten auf dem sonst friedlichen Wettbewerb dienenden Flugplatz Johannisthal für das Kriegsheer eingerichtet wurde, neben Immelmann auch der später berühmt gewordene Leutnant Boelcke mit ausgebildet wurde.

Immelmann und Boelcke wurden die beiden Vorkämpfer der Deutschen Kampffliegerei. Sie wurden die beiden ersten, die den höchsten preußischen Kriegsorden, den Pour le mérite, erhielten.

Bescheiden sagte Immelmann später von sich, daß er auf der Fliegerschule Johannisthal ein „guter Durchschnittsschüler" gewesen sei. Der Durchschnittsschüler zeigte aber bald durch seine Ruhmes-Taten, daß er ein Meister in seinem Fache war!

Im Herbst und Winter 1914 machte Immelmann seine Probeflüge über Berlin und Umgegend. In der Reichshauptstadt und in der Mark Brandenburg sieht man täglich Flieger in den Lüften ihre Kreise ziehen.

Aber wer ahnte, daß gerade einer dieser vielen Flieger der erste Meister unter den Bezwingern der Luft werden würde!

Abgesehen von einigen Schrammen und einer kleinen Verstauchung der — Nase, die er sich bei einem Gleitflug zuzog, ging Immelmanns Fliegerausbildung glatt von statten. Den Motor beherrschte er meisterhaft, mit dem Flugzeug-Maschinengewehr wußte er in kurzer Zeit fertig zu werden. Ihm war das Flugzeug der mathematische Körper, mit dem er im unendlichen Luftraume operierte.

Sehr schnell machte unser Held die vorgeschriebene Kriegs-Fliegerprüfungen, am 9. Februar 1915 die erste und am 11. Februar schon die zweite. Manch anderer Flugschüler hat dazu Monate gebraucht, wozu Immelmann nur drei Tage brauchte. Schon am 26. März 1915 legte er die dritte und schwerste Feldflieger-Prüfung mit ausgezeichnetem Erfolge ab.

Seine Vorgesetzten waren jetzt schon auf den Tüchtigen, der bei aller Begabung so bescheiden im Auftreten und Umgang war, aufmerksam geworden und erhofften von ihm Großes. Er hat die Erwartungen nicht nur erfüllt, sondern übertroffen.

Im April 1915, als der gewaltige Krieg schon 8 Monate wütete, erhielt Max Immelmann den sehnlichst erwarteten Befehl zum Ausrücken an die Westfront. Begeistert teilte er seiner Mutter die Nachricht mit.

Zuerst kam der jung ausgebildete Feldflieger Unteroffizier Immelmann zu einer Abteilung, die auf den blutgetränkten Kalkgefilden der Champagne ihre Tätigkeit entfaltete. Zu Luftkämpfen gelangte Immelmann hier noch nicht. Er hatte nur tägliche Erkundungsflüge zu leisten, brachte aber wertvolle Meldungen über französische Truppenbewegungen.

Vier Wochen später, im Mai 1915 kam er sodann in das Gebiet seiner ersten so erfolgreichen Tätigkeit, nach Nord-Frankreich, hier wurde er bald der „Überhabicht", der „Adler von Lille" — zwei ehrende Bezeichnungen, die ihm seine Feinde, die Engländer, bald beilegten.

Auch den ganzen Sommer 1915 hindurch machte Immelmann nur Erkundungsflüge.

Das Flugzeug ist ja auch ein außerordentlich wertvolles Mittel der Aufklärung im Weltkriege geworden. Noch in den Deutschen Einigungskriegen — namentlich 1870/71 — war die Reiterei das „Auge der Armeen". Diese Eigenschaft hat im Weltkriege das Flugzeug übernommen, unterstützt durch den Fesselballon, von dem wir später noch sprechen werden.

Die Flieger können mithin das Kampffeld und das Gelände hinter diesem aus luftiger Höhe überschauen, können Einblick gewinnen nicht

nur in die Stellung des Gegners, sondern können auch über die Versammlung und den Anmarsch seiner Reserven berichten. Gerade im modernen Stellungskriege, wo die Schlachtlinien sich kaum merkbar vom Gelände abheben, wo die Schützenlinien wie die Batterien hinter und unter Erddeckungen verborgen sind, die auf kunstvolle Weise dem Auge entzogen werden, gelingt die erforderliche Aufklärung häufig einzig und allein durch die Beobachtung vom Flugzeug aus.

Daher ist nicht nur die Tätigkeit des Fliegers selbst, sondern auch die des ihm beigegebenen Beobachters von der allergrößten Bedeutung. Beide sind der gleichen Gefahr ausgesetzt, beide müssen Nerven von Stahl haben. Und die besaß unser Immelmann, das hat er bis zu seinem Tode gezeigt.

Am 1. August 1915 unternahm unser Held dann seinen ersten Kampfflug und zwar auf einem Eindeckerapparat nach dem System Fokker. Und am gleichen Tage hatte er seinen ersten Erfolg: eine halbe Stunde nach seinem Aufstieg lag ein Feind, eine Beute, zerschmettert mit seinem englischen — oder vielmehr „neutral" amerikanischen — Flugzeug am Boden!

Das war ein glückverheißender Anfang!

In den ersten Wochen seiner Kampftätigkeit flog Immelmann abwechselnd Doppel- und Eindecker; vom September 1915 aber benutzte er nur noch die sich ausgezeichnet bewährenden Fokker-Eindecker.

Am 15. Juli 1915 war Immelmann schon zum Offizier befördert worden. Am 18. April 1916 wurde er — was hier gleich bemerkt werden mag — Oberleutnant.

Bis zum Herbst 1915 war der „Fliegerleutnant Immelmann" in weiteren Kreisen noch nicht bekannt, nur seine Vorgesetzten und seine engeren Kameraden der Feldfliegertruppe kannten ihn genauer und wußten seinen Wert zu schätzen. Aber am 11. Oktober 1915 kam der Name in die breiteste Öffentlichkeit. Der so kurze militärische Heeresbericht nannte ihn zum ersten Male als „Held", indem er meldete, daß Leutnant Immelmann den vierten Engländer in den Lufttod befördert hatte.

Man wurde allgemein aufmerksam auf diesen sächsischen Flieger und hörte dann auch bald mehr von ihm. Als er den achten Gegner zur Strecke gebracht hatte, wurde er als Ritter des Ordens Pour le mérite im amtlichen Heeresbericht verzeichnet. Nach kurzer Zeit hatte der Held auch die höchste sächsische Auszeichnung, das Kommandeurkreuz des Heinrichsordens erhalten. Daß er das Eiserne Kreuz erster und zweiter Klasse schon vorher hatte, versteht sich von selbst. Dazu kamen dann noch eine Reihe anderer Kriegsorden.

Selten ist in der Kriegsgeschichte aller Zeiten ein Jüngling in den zwanziger Jahren mit so hohen Auszeichnungen belohnt worden, wie unser „Adler von Lille", unser Volksheld Max Immelmann.

Wir werden von seinen kühnen Taten im nächsten Abschnitt unseres Buches erzählen. Als er am 18. Juni 1916 seinen letzten Flug gemacht hatte, klagte W. Geisenheyner:

Nun hat der große Flieger dich geholt,
Der stets um deine Bahn gekreist.
Nun hat mit einem Griff er kalt und dreist
In deines Vogels Fittiche gefaßt
Und ihn zerdrückt zu plumper Eisenlast. —
Jäh, wie ein Stern schoß er herab,
Zog letzte Glanzspur und verblich.
Doch jeder fühlt es tief in sich:
Als Last und Mensch zerschmettert war,
Erhob sich himmelan ein Deutscher Aar!

2. Kapitel.

Wie Immelmann kämpfte und starb.

Max Immelmann war, wie wir schon erzählten, eine bescheidene, anspruchslose Natur, ein „Held", der wie alle wirklichen Helden von seinen Heldentaten wenig sprach.

Als er im Herbst 1915 eine kurze Zeit auf Urlaub in der Heimat weilte, wurde er gefragt, wie er seine Erfolge erziele. Die einfache kurze soldatische Antwort lautete:

„Man steigt auf. Wenn man Glück hat, trifft man, und der Engländer fällt herunter. Eine sehr einfache Sache!"

Diese Worte sind gewiß richtig. Aber welch' ein Mut, welch' eine Kühnheit, welch' eine Sicherheit in der Bedienung des Flugzeugs, des Motors und des Maschinengewehrs dazu gehört, die englischen Flieger „herunterfallen" zu lassen, das lassen sie nicht erkennen.

Als der amtliche Kriegsbericht am 11. Oktober 1915 zum ersten Male den Namen Immelmann nannte und dem Helden damit die größte nur mögliche Anerkennung unter unseren Millionen von Kämpfern zollte, da erfuhren wir auch von einem seiner Kameraden, wie Immelmann diesen „vierten" heruntergeholt hatte.

Es war ein großer englischer Doppeldecker, der am 10. Oktober bei klarem Wetter mit noch einem andern Engländer über die deutschen Linien bei Arras und Lens erschien.

„Der Leutnant Immelmann steigt sofort auf und hat die Engländer zu vertreiben!" lautete der Befehl des Korpskommandeurs.

Immelmann stieg schnell, aber in größter Seelenruhe auf. Fix und fertig zum Kampf auf Leben und Tod waren seine Apparate zu jeder Tages- und Nachtstunde.

Nach fünf Minuten schon sehen unsere beobachtenden Offiziere, daß der eine Engländer abzog. Wie Immelmann später angab, hatten wahrscheinlich einige seiner Maschinengewehrgeschosse dem Briten einen Motorschaden zugefügt.

Der zweite Engländer war noch unverletzt und stellte sich dem deutschen Flieger zum Kampf.

Immelmann schraubte sich sofort sehr hoch in die Luft hinauf. Er hatte wohl bald die Höhe der Berge erreicht, die er schon als Knabe in Tirol mit einem Vogelflug erreichen wollte.

Die Beobachter sahen seine Absicht, sich von hoch oben auf den mehrere hundert Meter unter ihm fliegenden englischen Doppeldecker zu stürzen.

„Der hat etwas vom Habicht gelernt," meinte ein höherer Offizier und hatte damit das Richtige getroffen.

Aber auch der Engländer hatte die Absicht des Deutschen erkannt und suchte nun auch die höchste Höhe — wohl dreitausend Meter — zu erreichen.

Nur noch kleine Punkte sah man am Himmel. Dabei hörte man aber fortgesetzt das Knattern des Immelmannschen Maschinengewehrs.

Die beiden Gegner manöverierten recht geschickt. Der Engländer suchte über Immelmann zu kommen, Immelmann suchte ihn von der Seite und von oben zu fassen. Es war ein toller aber sportmäßiger Kampf.

Immelmann gewann sichtlich die Überhand. Der Engländer wurde unsicher, er flog unregelmäßig. Er konnte nicht mehr höher.

Da gab Immelmann hoch über ihm schärfstes Schnellfeuer auf den Gegner ab.

„Jetzt fällt er," riefen die beobachtenden Offiziere.

Ein atembeklemmender Augenblick.

„Immelmann hat ihn gefaßt."

Der Engländer sank schnell nieder. Sein Motor war aber noch arbeitsfähig, da man sein schnell näher kommendes Surren hörte.

Dann hörte aber auch dieses Geräusch auf. Mit sausender Schnelle fiel der ungeschlachte englische Doppeldecker auf einer von Schützengräben durchfurchten Ackerfläche nieder.

Ein Geräusch von brechenden Holzteilen, ein Zerplatzen der Tragflächen.

Innerhalb der deutschen Linien hatte Held Immelmann den Gegner zum Absturz gebracht.

Soldaten eilten schnell hinzu. Der Engländer war schwer verwundet, sein Apparat zerschellt, der Motor gab noch sein letztes Ächzen von sich.

Immelmann, der ein besserer „Gentleman" war als zumeist die Engländer sind, kam, nachdem er in prächtigem Gleitflug ebenfalls gelandet war, herbeigeeilt. Er gab sogar dem geschlagenen Feind die Hand, eine Ehrenbezeugung, die heute wahrlich kein Engländer mehr verdient.

Der edle deutsche Flieger brachte darauf den verwundeten Feind selbst mit einem Kraftwagen in ein nahe gelegenes Feldlazarett. Hier besuchte er ihn auch am nächsten Tage und spendete ihm Schokolade und Zigaretten. Damals sah man in einem Engländer noch den anständigen Menschen! Jetzt ist man im Felde und in der Heimat davon abgekommen.

„You shot wery well!" sagte der verwundete und gefangene Engländer zu unserem deutschen Ehrenmann Immelmann.

Er gab damit das Urteil ab, das bald alle feindlichen Flieger oft mit verhaltener Wut im Herzen bestätigen mußten.

Denn unser Immelmann wurde in den nächsten Wochen sehr schnell in den Reihen der englischen und französischen Flieger berühmt. Das machte seine Ritterlichkeit im Kampfe und nach dem Gefecht gegen den besiegten Gegner. Er genoß bald Achtung auch beim Feinde, soweit solche überhaupt noch des Gefühls der Achtung fähig waren.

„Von Immelmann besiegt zu werden, gilt als keine Schande," gestand ein englischer Hauptmann.

Immelmann selbst zu besiegen, galt darum als ehrgeizigstes Ziel aller seiner Gegner.

Das stets im Engländer vorhandene Sportinteresse — sie sahen ja im Anfange des Krieges sogar das Zerschmettern Deutschlands als Sport an, bis sie deutsche Hiebe zu kosten bekamen — regt sich auch einem Gegner wie unserem Immelmann gegenüber.

So erhielt er eines schönen Tages die Aufforderung zu einem „Luftzweikampf!"

Die Sache kam so: es erschien über den deutschen Linien in der Nähe des Bergwerkstädtchens Lens bei Lille, ein englischer Flieger, der eine weiße Fahne am Apparat befestigt hatte. Erstaunt beobachteten unsere Feldgrauen, was er wohl wolle.

Der Flieger kam bis auf dreihundert Meter herab, dann aber ließ er ein kleines weißes Päckchen fallen.

Ein Soldat hob es auf und übergab es seinem Offizier. Dieser fand in dem Päckchen nur einen Stein und einen in sportlichem Englisch geschriebenen Brief an den Mister Immelmann, worin dieser allen Ernstes aufgefordert wurde, sich an einem Luftkampfe unter gleichen Bedingungen zu beteiligen. Kampfapparat sollte ein Doppeldecker in gleicher Größe sein; jeder der beiden Kontrahenten sollte ohne Begleiter aufsteigen. Der sportwilde Engländer bemerkte noch, daß er in den nächsten Tagen an jedem Vormittag über einem bestimmten Platze kreisen und dort auf Mister Immelmann warten werde.

Es war selbstverständlich, daß unser Held Immelmann den verrückten Vorschlag des dummen Engländers nicht annahm. „Solche Sachen macht ein deutscher Soldat nicht. Solche Spielereien überlassen wir den englischen Sportfexen" sagte ruhig Immelmann, indem er den Brief des Engländers seinen Kameraden zeigte.

Für eine spaßige Geschichte war unser ruhiger Immelmann andererseits aber auch zu haben. So wird Folgendes von ihm erzählt:

Gleich in den ersten Wochen seiner Fliegertätigkeit an der Front versuchte er in stockfinsterer Nacht, in der sonst eigentlich kein Flugzeug aufsteigt, den Franzosen einen guten Nachtgruß zu bringen. Er stieg kurz um Mitternacht auf, flog über die französischen Linien unbemerkt in der dichten Dunkelheit hinweg, erreichte ein feindliches Barackenlager weit hinter der Front und warf zum Schrecken der Franzmänner plötzlich drei oder vier schwere Luftbomben auf die Schlafenden nieder. An den sofort ausbrechenden Bränden bemerkte er, daß seine Grüße Erfolg gehabt hatten. Er hatte das Lager der Franzosen an den wenigen Lichtern sehen können; sein Nahen aber hatte niemand bemerkt.

Als die Bomben platzten, eröffneten die Franzosen ein scharfes Gewehrfeuer auf den verdammten Boche in der Luft. Keine Kugel aber traf unsern kühnen und klugen Bezwinger der Luft.

Und das hatte seinen Grund: Immelmann hatte eine kleine Laterne an eine etwa hundert Meter lange Schnur befestigt und nach Anzünden herabgelassen!

Die Franzosen schossen nun in der Dunkelheit wie wahnsinnig auf die Laterne, trafen sie aber trotzdem nicht, noch viel weniger aber den Immelmannschen Apparat, der ja hundert Meter über der beschossenen Laterne in Schnelligkeit wieder der deutschen Linie zustrebte. Über dem letzten französischen Graben ließ der kühne Flieger die irreführende Laterne fallen. Er selbst aber landete gleich darauf wieder in prächtigem Gleitflug auf dem Ausgangsplatz. Später verwendeten die Franzosen und Engländer in den dunklen Nächten fortgesetzt große Mengen von Leuchtkugeln, die die gefürchteten deutschen Flieger verscheuchen sollten. Trotzdem wurden immer wieder nachts Bomben durch kühne Flieger auf französische Eisenbahnen, Truppensammelstellen und Befestigungen geworfen. —

Die Art, wie Max Immelmann seine Gegner abschoß, war die dem Habicht abgelauschte Art und Weise. Hohes Kreisen in der Luft und dann blitzschnelles sicheres Vorstoßen auf den tiefer fliegenden Gegner. Es war daher ganz treffend, wenn die Engländer unsern Helden den „Deutschen Überhabicht" nannten.

Diese Habichtart Immelmanns schilderte der Feldpostbrief eines deutschen Soldaten mit folgenden Worten:

„Wir waren gerade in der Kompagnie auf der Straße angetreten. Da sahen wir in der Luft in einer Höhe, von mindestens dreitausend Metern zwei Flugzeuge, die wir anfangs für feindliche „Tauben" hielten. Beide kamen in gerader Richtung auf uns zu, wobei wir deutlich bemerken konnten, wie der zweite Apparat dem ersten aus der Höhe immer näher kam. Wie ein Stoßvogel rannte der zweite auf den ersten zu.

Plötzlich hörten wir, wie beide Apparate fast senkrecht über unseren Köpfen standen, Maschinengewehre knattern. Wir glaubten schon, wir würden beschossen.

Dann sahen wir, anfangs nur als schwarzer Punkt erkennbar, etwas aus einem Apparat herausfallen, was mit ungeheurer Schnelligkeit näher kam. Bald erkannten wir zu unserem Entsetzen einen menschlichen Körper.

Gleichzeitig hatte sich aber auch der Apparat zur Seite geneigt und stürzte dann, sich überschlagend, zur Erde.

Der eine der beiden Insassen — es waren zwei englische Offiziere — der nicht herausgefallen war, stöhnte noch etwas, starb aber kurz darauf. Den andern fand man zerschmettert einige hundert Meter entfernt.

Am nächsten Tage hörten wir bei der Beerdigung der beiden Opfer, daß der Leutnant Immelmmnn es gewesen war, der sie herabgeschossen hatte." —

Wie wir schon erzählten, wurde Immelmann am 11. Oktober 1915 zum ersten Male im amtlichen Kriegsbericht erwähnt. Die Meldung lautete: Nordwestlich von Lille zwang Leutnant Immelmann einen englischen Kampf-Doppeldecker in vierhundert Meter Höhe nieder. Dieser Offizier hat damit innerhalb kurzer Zeit vier feindliche Flugzeuge zum Absturz gebracht. —

Es waren diese Sätze die ersten in einem amtlichen Dokument der Weltgeschichte, die einen Kriegsflieger erwähnten. Wenn auch hinterher eine ganze Reihe von deutschen Luftbezwingern in den amtlichen Kriegsberichten genannt wurden und Immelmann eine ganze Reihe an ebenso kühnen und erfolgreichen Nachfolgern hatte, wird doch sein Name immer an erster Stelle in den Chroniken der Kriegsfliegerei leuchten. Es ist uns auch von einem Augenzeugen dieses geschichtlichen denkwürdigen Luftkampfes eine Schilderung gegeben worden. Der Augenzeuge, auch ein Glied der kühnen jungen Fliegerei schrieb:

„An einem sonnigen Herbstnachmittag zieht über Lille ein Doppeldecker seine Kreise. Es ist das ja für uns ein alltägliches Schauspiel! Aber da naht schon ein anderer Doppeldecker!

Ists Freund oder Feind? Zunächst wissen wir es nicht.

Jetzt ist er zu erkennen. Es ist ein englischer Kampfdoppeldecker.

Hinter ihm her stürzt in rasendem Raubvogelflug ein schneller Eindecker. Wir sahen, daß er zwei große „Eiserne Kreuze" unter den Tragflächen trägt. Also einer der unsrigen!

Jetzt wissen wir, daß es einen rücksichtslosen Kampf gibt!

Schon hat der Flieger mit den eisernen Kreuzen den einen Feind erreicht und überschüttet ihn mit einem rasenden Schnellfeuer aus seinem Maschinengewehr.

Aber auch der Engländer antwortet kräftig.

Der deutsche Doppeldecker kommt seinem kleinen Bruder zu Hilfe. Bald ist die Luft vom Geknatter der Schüsse der drei Flugzeuge erfüllt.

Lange tobt der heftige Kampf hin und her.

In engen Kurven umkreist der deutsche Doppeldecker den englischen Kampfflieger, um den Weg zum Heimathafen abzuschneiden.

Währenddes beschießt der kleine deutsche Eindecker sein Opfer in wütender Weise bald von unten, bald von oben.

Nichts hilft dem Engländer: Versucht er zu steigen, so steigen auch seine beiden Verfolger. Sinkt er niedriger, so senken sich auch die deutschen Maschinen.

Es ist für den Sportfreund, in gleicher Weise aber auch für den deutschen Soldaten ein aufregendes großartig schönes Luftkampfbild.

Da — im Höhenpunkte des Kampfes — stürzt der gelbe Engländer, von der warmen Sonne beschienen, fast senkrecht in die Tiefe.

Schon glaube ich und alle die vielen, dem aufregenden Kampfe zusehenden Feldgrauen aller Grade, der Feind wäre getroffen — und atmen erleichtert auf.

Doch nein . . . . der Engländer richtet sich wieder auf und . . . er strebt in schnurgeradem Fluchtfluge den englischen Grabenstellungen entgegen.

Aber der fliehende gelbe Engländer hat die Rechnung ohne den hellgrauen deutschen Eindecker gemacht.

Ohne auch nur einen Augenblick zu zögern, stürzt ihm dieser nach.

Schon hat er ihn wieder erreicht — und überschüttet ihn von neuem mit rasend wütendem Schnellfeuer.

Der Deutsche muß gut getroffen haben. Immer tiefer fliegt der Engländer. In geradem Fluge sucht er jetzt die französischen Linien zu erreichen.

Doch es gelingt ihm nicht, sie zu erreichen!

Der Eindecker ist wie ein kühner Adler auf sein Opfer herabgestoßen.

Der Engländer wehrt sich verzweifelt.

Da plötzlich steht sein Motor still. Der kühne Deutsche hat wohl das Herz des Flugzeuges getroffen.

Der besiegte Brite muß — kochend vor Ärger — nieder gehen und landet glatt auf einem Rübenacker dicht hinter einer Haselnußhecke.

Kurz darauf — fast gleichzeitig — kommt auch der kleine Träger der Eisernen Kreuze dicht neben ihm zur Erde.

Aus dem gepolsterten Führersitz springt sein einziger Insasse — ein junger Leutnant. Später erst hören wir, daß er Immelmann hieß.

Er betrachtet mit stiller ernster Miene seinen in allen sportlichen und kriegerischen Ehren besiegten Gegner.

Die Insassen des englischen Kampfdoppeldeckers, zwei englische Offiziere, sind verwundet und werden von den deutschen Sanitätsmannschaften abbefördert.

Der deutsche Flieger aber steigt wieder in seine Eindecker Maschine, wirft den Motor ratternd an und verschwindet bald darauf unseren Blicken.

Wir aber konnten uns des deutschen Luftsiegs freuen. Wir hatten den ersten deutschen „Bezwinger in der Luft," Max Immelmann, im sportlich einwandfreien Kampfe gesehen!" —

Zwölf Tage nach dieser Szene hatte unser Held einen neuen Erfolg zu buchen. Denn am 27. Oktober verlautbarte der amtliche Kriegsbericht:

„Im Luftkampf schoß Leutnant Immelmann das fünfte feindliche Flugzeug ab, einen französischen Doppeldecker mit englischen Offizieren, die gefangengenommen sind."

Nach kaum zwei Wochen brachte dann Immelmann das sechste Flugzeug zur Strecke. Der Heeresbericht meldete am 8. November:

„Leutnant Immelmann schoß gestern westlich von Douay das sechste feindliche Flugzeug ab, einen mit drei Maschinengewehren ausgerüsteten englischen Bristol-Doppeldecker."

Ein Augenzeuge erzählte über diesen Kampf:

„Gegen vier Uhr nachmittags. Mein Bursche hat mir gerade einen guten Kaffee in mein gar nicht übles Quartier gebracht, und ich will mich eben anschicken, mein vom ersten Mobilmachungstage an geführtes Kriegstagebuch nachzutragen, — da höre ich draußen Maschinengewehrgeknatter. Ich messe dem täglichen Geräusch zunächst keine besondere Bedeutung bei, ebenso wenig wie dem fast den ganzen Tag über währenden Surren der Flieger.

Auf den Ruf meines Burschen aber eile ich doch hinaus in den Garten und sehe in geringer Entfernung ein Flugzeug abstürzen, während ein zweites im Kurvenflug in der Nähe niedergeht. „Franzos kaput!“ ruft eine Frau, die neben mir den ganzen Vorgang mit angesehen hat. Alsbald strömen auch schon von allen Seiten die Leute aus ihren Quartieren. Feldgendarmen, Offiziere zu Pferd, Automobile, alles strebt nach dem Punkt, an dem das Flugzeug soeben niedergegangen. Zwei weitere Flugzeuge landen nach kurzer Zeit ebenfalls in der Nähe.

Wie ich ankomme, hat sich schon ein großer Kreis von Soldaten aller Waffengattungen um das Flugzeug geschart. In der Mitte des Kreises liegt das stark zertrümmerte feindliche Flugzeug, englischen Ursprungs, mit kleinen englischen Bannern und großen französischen Kokarden. Die beiden Insassen, junge englische Offiziere, liegen tot daneben, der eine mit zwei tödlichen Schußverletzungen, der andere durch den Sturz schwer verletzt und offenbar unmittelbar nach dem Absturz gestorben. Ein Arzt sorgt für die baldige Wegbringung der beiden Leichen in einem der bereitstehenden Automobile.

Neben den Trümmern des Flugzeuges steht Leutnant Immelmann in einem Kreis von Offizieren und erzählt ihnen Einzelheiten über den Hergang des Kampfes.

Wie ein Raubvogel war er auf das mit drei Maschinengewehren ausgerüstete feindliche Kampfflugzeug, das eben auf der Jagd nach zwei deutschen Fliegern war und ihn offenbar erst sehr spät bemerkte, herabgestürzt und hatte aus großer Nähe die verderbenbringenden Schüsse auf den Gegner abgegeben. Ein kurzer Kampf, zwei Mann gegen einen, auf Leben und Tod; doch Immelmann hat gut gezielt; der Gegner sucht in Spiralen niederzugehen, stürzt aber bald steil ab. In wenigen Augenblicken ist auch schon Immelmann unten gelandet, nur wenige Meter neben dem abgestürzten Feind.

All dies schildert er uns in einfachen und bescheidenen Worten, aber in seiner hellen Stimme liegt noch etwas von der Erregung dieses so gefährlichen Kampfes. Lange hat er nicht Zeit zum erzählen. Und wohl

auch nicht Lust. Kurzer Abschied, dann geht er an sein Flugzeug, das ihn so treu in diesem Kampfe getragen, steigt ein, ruft den dem Abfluge im Wege stehenden Soldaten wenige, witzige Worte zu, dann setzt sich das Flugzeug unter Hurra- und Heilrufen der Umstehenden in Bewegung. Noch zweimal kreuzt er über uns, winkt uns zu, und ein letzter Zuruf begleitet ihn auf seiner Fahrt in der Richtung gegen Douay, der verdienten Ehrung entgegen.

Auch die beiden andern Flugzeuge steigen auf, die Automobile rattern davon, die „Berittenen" besteigen ihre Pferde, und auch die Mannschaften machen sich allmählich auf den Heimweg in die umliegenden Quartiere. Blutigrot steht die untergehende Sonne über dem kleinen, so heiß umkämpften Hügel im Westen. Wie ein Flammenmeer hängen die Wolken über Arras, als ob sie das viele Blut, das da unter ihnen geflossen, in sich aufgesogen hätten. Und von der Lorettohöhe herüber grollt ununterbrochener Kanonendonner zu uns herüber." — —

Am 13. Januar 1916 wurde unser Held mit Boelcke zusammen zum erstenmale gemeinsam im Kriegsbericht genannt. Das wievielte Flugzeug Immelmann abgeschossen hatte, wurde nicht gesagt, von beiden wurde gemeldet, daß ihnen vom Kaiser der hohe Orden „Pour le mérite" verliehen wurde. Der Bericht lautet:

„Die Leutnants Boelcke und Immelmann schossen nordöstlich von Tourcoing und bei Bapaume je ein englisches Flugzeug ab. Den unerschrockenen Offizieren wurde in Anerkennung ihrer außerordentlichen Leistungen durch Se. Majestät den Kaiser der Orden „Pour le mérite" verliehen. Ein drittes englisches Flugzeug wurde im Luftkampf bei Roubaix, ein viertes durch unser Abwehrfeuer bei Lille heruntergeholt."

Der März 1916 war der erfolgreichste Monat unseres Helden. Dreimal nannte ihn der Heeresbericht, fünf Flugzeuge hatte er zur Strecke gebracht.

„Leutnant Immelmann schoß östlich von Douai sein neuntes feindliches Flugzeug ab, einen englischen Doppeldecker mit 2 Offizieren, von denen einer tot, der andere schwer verwundet ist." —

„Je ein englisches Flugzeug wurde östlich von Arras und westlich von Bapaume von Leutnant Immelmann abgeschossen. Die Insassen sind tot."

„Die Engländer büßten in Luftkämpfen in der Gegend von Arras und Bapaume drei Doppeldecker ein. Zwei von ihren Insassen sind tot. Leutnant Immelmann hat dabei sein 13. feindliches Flugzeug abgeschossen."

Am 17. Mai meldete dann der Heeresbericht den 15. Luftsieg Immelmanns in militärischer Kürze:

„Oberleutnant Immelmann schoß westlich Douai das 15. feindliche Flugzeug herunter."

Immelman war in kurzer Zeit berühmt geworden. Er nahm eine Ausnahmestellung unter den deutschen Leutnants — „die uns niemand in der Welt nachmachen kann" — ein. Seine Fliegerkameraden blickten neidlos zu ihm, als ihrem Bahnbrecher in der Bezwingung der Feinde in der Luft, auf. Die Brust des bescheidenen Jünglings füllte sich mit Ordensauszeichnungen. In der Heimat wie im Felde, im Osten und Westen, war sein Name in aller Munde.

Die Engländer — seine und unser aller Hauptfeinde — schilderten seine Art zu kämpfen als eine im wahren Sinne des Wortes „wissenschaftliche Methode."

Er ging danach stets mit Ernst und mit großer Sachkenntnis vor. Gewöhnlich stieg er so hoch er konnte, um den Kampfraum überschauen zu können. Sobald er den Gegner erblickt hatte, schoß er in langgestrecktem Fluge auf ihn zu.

Immer versuchte er ihn von vorn zu fassen. Es war die deutsche Kampfart: nicht heimtückisch von hinten, sondern möglichst Auge in Auge.

War er dem Gegner auf der Bahn von vorn nahe genug gekommen, so feuerte er mit dem Maschinengewehr.

Seine Schießkunst war bald in der ganzen Welt berühmt und von den Gegnern gefürchtet.

Von seinem Fleiß und seiner unermüdlichen Kampflust erzählten die englischen und französischen Zeitungen bald mehr als die deutschen Blätter.

Ebenso von seiner Geistesgegenwart!

Mit größter Kühnheit hatte er sich, obwohl er vorher nur einmal mit einem Kampfeindecker geflogen war, bei einem feindlichen Fliegerangriff auf seinem Flugplatz ohne lange Überlegung in einen neuen Eindecker gesetzt und hat gleich auf diesem ersten Flug den Gegner glatt niedergeholt.

Auch die Tatsache ist verbürgt, daß er eines Tages, noch unausgerüstet auf dem Flugplatze stehend, beim Anblick eines Engländers in das gerade am nächsten stehende Flugzeug gesprungen ist und den Gegner vertrieben hat. —

Da sein Name sobald in aller Munde war, suchten ihn auch die Kriegsberichterstatter auf. Aber auch den Zeitungsleuten gegenüber rühmte sich der Held nicht. Was würden wohl die Franzosen und Engländer für ein Jubelgeheul erhoben haben, wenn sie einen solchen Helden der Luft gehabt hätten? Welche Reklametrommel hätte ein Franzmann oder Brite für sich selbst geschlagen, wenn er an Immelmanns Erfolge hätte heranreichen können!

Immelmann machte keine Reklame und brauchte auch keine. Er handelte, wie es seine Pflicht als deutscher Soldat war. Und wie ein jeder deutsche Soldat in dem furchtbaren Ringen des blutigen Weltkriegs seine Pflicht tat.

Georg Queri, ein sehr bekannter deutscher Berichterstatter, schrieb über einen Besuch bei unserem Helden:

„Ich fuhr zu Immelmann. Ein bescheidener zurückhaltender Soldat mit großen ruhigen Augen. Aus dem früheren sächsischen Kadetten hat sich der große Flieger herausgeschält, der im Frühling 1915 auf den

Kriegsschauplatz kommt, zuerst im Doppeldecker aufklärt und dann als Meisterschütze in den Kampfeindecker steigt. Schon sein allererster Eindecker-Aufstieg war ein Erfolg. Der Engländer kreiste über dem deutschen Flugplatz. Der kleine Apparat schraubte sich rasch hinauf, und der Engländer fiel ihm zur Beute.

Über die Gefahren der Kämpfe spricht Immelmann nicht, das macht er mit sich selbst aus, und Gefahr und Glück sind ihm persönliche Erlebnisse, die er in sich verschließt. Er handelt als Flieger kühn und rasch und spricht genau so wenig, als eben besonnene Menschen zu reden pflegen. Seine Mienen erhellen sich, und sein Ton wird wärmer, wenn er von dem Handschreiben spricht, das ihm sein dankbarer Kaiser gesandt hat. Es hat ihm sehr große Freude gemacht, daß ihn der Kaiser zum zwölften Sieg beglückwünschte, als eben die Kampftafel den dreizehnten ins Hauptquartier melden konnte. Und der Kaiser strich den Zwölfer durch und schrieb den Dreizehner darüber, und man erzählte das Wort des Kaisers: „Man kann nicht so rasch schreiben, wie Immelmann schießt."

Die Kameraden Immelmanns freuen sich auch seiner Erfolge. Sie sagen, er rieche es förmlich, wenn's eine Beute zu jagen gibt. Diese seltsame Sache wiederholt sich bei Boelcke. Die beiden empfinden Jagdlust, steigen auf und finden plötzlich den Gegner. Die außerordentlich raschen Flugzeuge treffen den Gegner auf der Flucht, und dann pflegt die Schießkunst der beiden den Ausschlag zu geben. In den englischen Staffeln ist man darum auch bereits etwas nervös geworden. Einer der letzten Engländer, der sich stellte, war ein recht tapferer Soldat und schoß noch, als sein getroffenes Flugzeug bereits abglitt. Dann ließ er die Hand vom Maschinengewehr, ballte beide Fäuste gegen den Feind und stürzte in die Tiefe. Die englischen Schützenlinien konnten diesen und andere Vorgänge wohl beobachten.

Daß die Heimat häufig an ihn schreibt, ist erklärlich. Der Führer der Flieger-Abteilung erzählte mir denn auch lächelnd, daß er Immelmann eine besondere Ordonnanz zum Brieföffnen stellen werde, dann einen ab-

gebrühten Menschen für das Durchlesen der vielen hausgemachten Gedichte, und vielleicht einen Schreibsachverständigen für die Anfertigung von Immelmann-Autogrammen."

Das erwähnte Handschreiben des Kaisers hatte folgenden Wortlaut:

„Zu meiner Freude erfahre ich, daß Sie wiederum ein feindliches Flugzeug, Ihr dreizehntes, außer Gefecht gesetzt haben. Ich spreche Ihnen aus dieser Veranlassung gern von neuem meine vollste Anerkennung für ihre vortrefflichen Leistungen im Luftkampfe aus, wie ich ihnen schon kürzlich durch Verleihung des Ordens „Pour le mérite" — meines höchsten Kriegsordens — gezeigt habe, welchen Wert ich ihrer Tätigkeit beimesse.

Großes Hauptquartier, den 30. März 1916

Wilhelm."

Wie der deutsche Kaiser, so war auch der Landesfürst Immelmanns, der König Friedrich August von Sachsen stolz auf die bahnbrechende und vorbildliche Tätigkeit dieses Luftbezwingers. Er stattete ihm einen persönlichen Besuch auf dem Kriegsschauplatze ab und ließ sich mit dem kühnen Jüngling zusammen photographieren. Diese Photographie des ersten erfolgreichen deutschen Fliegers mit seinem König wird für alle Zeiten ein geschichtlich wertvolles Dokument bleiben.

Im ganzen besaß Immelmann bis zu seinem frühen Heldentode fünfzehn Kriegsorden. Er konnte sich also neben den berühmtesten Feldmarschällen sehen lassen. War er doch der erste deutsche Marschall der Luft! —

Die Maschine, die unter Immelmanns Händen ein Schrecken der Feinde wurde, war nach dem Fokker-System gebaut. Die Fokker sind leichte Eindecker mit Maschinengewehr und bedürfen zur Führung und zur Bedienung des Maschinengewehrs nur eines Mannes. Der „Fokker" nach seinem Konstrukteur so benannt — wurde vom Engländer und Franzosen bald ungeheuer gefürchtet; die Briten erklärten sogar in ihrem Londoner Parlament, daß ihre eigenen Flugzeuge im Norden

Frankreichs nur „Fokker-Futter" seien. Denn außer Immelmann waren auch andere deutsche Flieger — von verschiedenen werden wir auch Genaueres hören — mit den „Fokker" vertraut und folgten dem Vorbilde Immelmanns in der kühnen Niederkämpfung der Feinde. —

Immelmann und sein Freund Boelcke waren in kurzer Zeit zu wahren Volkshelden geworden. Andere Flieger haben im weiteren Verlaufe des blutigen Krieges ebenfalls dasselbe geleistet, aber diesen beiden gebührt der Ruhm, die ersten erfolgreichen deutschen Luftkämpfer und Luftsieger gewesen zu sein.

Darum wird der volkstümliche Ruhm Max Immelmanns auch nach seinem Tode nicht erblassen, wenn auch andere im Laufe der Zeit noch eine größere Zahl von Feinden niederholen sollten, als Immelmann.

Es war ein Trauertag für das deutsche Volk — besonders auch für die deutsche Jugend — als am 18. Juni 1916 die Kunde kam: „Immelmann ist tot: Immelmann der Held hat sein Leben für des deutschen Vaterlandes Ruhm gelassen!"

Die deutsche Regierung gab ihrer Trauer in folgender halbamtlicher Meldung Ausdruck:

„Schmerzliche Empfindungen ruft allenthalben in unserem Vaterlande die Kunde von dem jähen Tode dieses ausgezeichneten Offiziers hervor. Er gehört zu den Helden des Weltkrieges, die in vorderster Reihe stehen, und sein Name wird genannt werden, solange es noch Menschen gibt, die für Heldentum empfänglich sind. Unseren Feinden war er ein Problem geworden, an dessen theoretischer Lösung sie sich abmühten. Für uns wird das Besondere, das ihn zu unvergänglichen Leistungen befähigte, sein persönliches Eigen bleiben, das zu enträtseln wohl kaum jemals ganz gelingen kann. Der Dank, den wir ihm schulden, kann nur durch treues Gedenken abgestattet werden, das sich in alle Zukunft gegenwärtig hält, wie hervorragend seine Taten waren und wie vorbildlich sein Mut und Pflichterfüllung bis zum Ende fortwirken."

Erst nach einiger Zeit erfuhren wir aus Feldpostbriefen, in welcher Weise Max Immelmann im Luftkampfe gefallen war.

In dem Briefe eines Berliner Feldgrauen, der Zeuge des letzten Luftkampfes Immelmanns war, hieß es:

„Schon früher schrieb ich dir, daß mir ein sehr schneller Eindecker vom Fokkertyp in unserm Kampfabschnitt aufgefallen sei. Jetzt habe ich erfahren: es führte ihn Immelmann und zwar bis gestern abend gegen elf Uhr. Denn nunmehr ist Immelmann gefallen! Ich war — allerdings aus nur etwas weiter Entfernung — Zeuge seines letzten Kampfes und seines Unterganges.

Wir fuhren gestern mit der Bahn unserem Bestimmungsort zu. Es war ein prachtvoller, wenn auch kühler Sommerabend. Der Himmel war mit violetten und weißen Wolken bemalt und die Luft klar und sichtig. Drei oder vier englische Flieger waren trotz der späten Stunde zur Erkundung auf deutschem Gebiet tätig und wurden von unserer Artillerie sehr heftig beschossen. Unser Zug hielt an und wir nahmen unsere Prismengläser heraus und verfolgten mit lebhaftestem Interesse die Vorgänge am Himmel.

Plötzlich tauchte mitten in den Schrapnellwölkchen, die wie schwarze Tintenklexe auf dem violetten Untergrund versprengt waren, ein weiterer Flieger auf, gleich weit entfernt von zwei englischen Doppeldeckern. Dieses Flugzeug gab durch Leuchtrakete ein Signal, woraus man erkannte, daß es sich um einen deutschen Flieger handelte. Sofort erstarb der Schrapnellregen. Die Aufmerksamkeit der Zuschauer stieg immer mehr, denn jetzt mußte etwas Besonderes kommen. Das sagte sich ein jeder, und jeder bewunderte den tollkühnen Deutschen, der als Einzelkämpfer den Wettstreit mit der englischen schweren Uebermacht — die englischen Apparate waren Großkampf-Flugzeuge — aufnehmen wollte.

Der Deutsche stürzte sich sogleich auf einen Engländer, der auf seine Linie zu ausriß. Wir hören heftiges Maschinengewehrfeuer; der verfolgte Engländer setzt zum steilen Gleitflug an und sinkt schnell. Aber der andere Engländer verfolgt seinerseits den deutschen Apparat, so daß

also die drei Flugzeuge in einer Richtung in der Höhe gestaffelt nach Westen sausen. Der deutsche Apparat wird dadurch gezwungen, seine Verfolgung aufzugeben und nach links auszubiegen. Dann verschwand er zeitweise unseren Blicken in den roten Wolken. Als er wieder in meinem Gesichtsfelde erschien, flog er nach Osten, verfolgt von dem Engländer. Der deutsche Eindecker senkte sich in gemäßigtem Gleitflug. Maschinengewehrfeuer von großer Heftigkeit. Dann näherte sich der Apparat des Deutschen immer mehr dem Boden und entschwand bei einer großen Fabrik mit einem dicken Schornstein aus meinem Gesichtskreis. Er war abgestürzt oder schnell gelandet. Heute erfuhr ich, daß der bekämpfte deutsche Apparat von Immelmann geführt war und dieser getötet sei. — So fiel der unsterbliche Flieger . . ."

Ein anderer Augenzeuge des letzten Kampfes unseres Helden stellte das dramatische Gefecht in einem Feldpostbrief folgendermaßen dar:

„Wenn diese Zeilen Euch erreichen, dann hat schon jedermann die Schreckenskunde vernommen: Immelmann ist tot. Mir war es beschieden, dabei zu sein und als einer der ersten das Unfaßliche fassen zu müssen. Sah ich doch, wie man seine eisernen Kreuze und den Pour le mérite barg, sah sein Taschentuch mit M. I. gezeichnet und sein Notizbuch.

Leicht hat er es seinen Feinden aber nicht gemacht, ja man muß es einen unglücklichen Zufall nennen. Drei feindliche Flugzeuge hatte er schon abgeschossen, immer in Blitzeseile seine Opfer umkreisend, in jähen Sturzflügen sich unter sie bergend und dann ihnen rasch und rascher in Schraubenflügen folgend.

Bei seinem Todessturz war er im Kampf mit zwei feindlichen Flugzeugen, deren eines er anschoß. Während er es weiter verfolgte, wurde sein Fokker von dem anderen feindlichen Flugzeug am Schwanzteil getroffen; wahrscheinlich brach eine Stahltrosse. Aber Immelmann hatte sich so fest in den Kampf verbissen, daß er dessen nicht achtete. Er verfolgte weiter sein Opfer. Da brach der Schwanz des Apparats ab und flog in weitem Bogen aufs Feld.

Immelmann und sein steuerloser Fokker stürzten, sich heftig und unregelmäßig überschlagend, aus großer Höhe in den Tod.

Der halb vernichtete Gegner wurde dann von Immelmanns Kameraden, ebenfalls auf Fokker, zur Strecke gebracht." —

Etwas anders schilderte uns ein Flieger-Kamerad Immelmanns den Todesflug des Lufthelden. Daraus ersehen wir daß der Luftbezwinger nur durch den Überschwang des eigenen Mutes gefällt wurde. Immelmann starb durch Immelmann — nicht durch die Kraft seiner Feinde.

Der Flieger erzählte lebendig und anschaulich:

„In mehreren tausend Metern Höhe sehe ich über mir fünf Flugzeuge, von denen ich sofort zwei Fokker und drei englische und französische Doppeldecker erkenne, in heißem Kampf. Die Fokker winzig und schnell wie eine Schwalbe im Vergleich zu den großen, behäbigen, aber sicher dahinstreifenden Doppeldeckern. Plötzlich Bewegung da oben. Die Fokker haben die Doppeldecker eingeholt und sausen mit erschreckender Geschwindigkeit auf dieselben los, dazwischen ein wahnsinniges Geknatter aus fünf Maschinengewehren. Uns unten bleibt das Herz stehen! — Jetzt haben die Fokker den Feind erreicht, reißen sich aber wieder los und stürzen sich mit neuer Kraft auf die verwirrt durcheinander kreisenden Doppeldecker. Jetzt hat sich auch der eine Fokker seinen Gegner ausgesucht. Er läßt ihn nicht mehr los, verfolgt ihn, der Große versucht tiefer zu kommen — vergebens; höher — vergebens, der Fokker hat ihn gefaßt, ist bald über, bald unter ihm, — vorn und hinten, unmöglich zu entkommen! Da — ein plötzliches Schwanken des Großen, er geht tiefer — und „hurra!" brüllt es aus tausend Kehlen — „er ist getroffen!"

„Ich beobachtete scharf, und so entging mir nicht, daß auch der Fokker ganz eigenartig taumelnde Bewegungen machte, sich wie ein zu Tode getroffenes Tier kerzengerade aufrichtet, wie er anfing zu flattern und ganz allmählich tiefer kam, erst langsam, dann immer schneller — ein plötzlicher Ruck, der Apparat steht wieder wagerecht. Da überschlägt sich das Flugzeug vollständig, der Schwanz trennt sich von den Tragflächen und fällt nach unten, eine der Tragflächen flattert hinterdrein, und mit

unheimlich pfeifendem Geräusch und dumpfem Aufschlag stürzt der Apparat sich mehrere Male überschlagend, aus 2000 Meter Höhe zur Erde."

„Von allen Seiten stürzen Soldaten zur Unfallstelle. Mit vieler Mühe wird der Motor umgedreht. Mehrere Offiziere erscheinen und beaufsichtigen die Durchsuchung des Toten. Endlich hat man dem Toten den Lederrock geöffnet und findet als erstes — den Pour le mérite! — Immelmann? Boelcke? — Irgend jemand sprach es; wie ein Lauffeuer ging es weiter, und plötzlich entstand eine beängstigende Stille. Dann fand man das E. K., und dann kam die traurige Gewißheit: Das Monogramm in der Wäsche — M. I. — „Unser armer Immelmann!" sprach ein anwesender höherer Offizier, und wir sprachen es traurig nach." —

Immelmann war Anhänger der Feuerbestattung und hatte bestimmt, daß seine materiellen Reste in seiner Heimat den Flammen übergeben werden sollten. Die Mutter und der Bruder ließen die Reste des Helden nach Dresden bringen. Oberleutnant Schröder, selbst ein ausgezeichneter Flieger, begleitete Immelmanns Überführung.

Ohne Prunk wurde der Held bestattet. Ohne Prunk und ohne die sonst oft überschwänglichen Worte bei Todesanzeigen gaben die Angehörigen den Tod an. Einfach wie des Helden Wesen war — war auch seine Todesanzeige!

„Unser geliebter Sohn und Bruder, unser Held Max Immelmann fiel im Kampf für sein geliebtes Vaterland. G. verw. Immelmann; E. verw. Bagier, geb. Immelmann und Franz Immelmann. Wir legen keine äußere Trauer an und bitten von Beileidsbezeigungen abzusehen."

Der Führer der Fliegertruppe der Armee, der Immelmann angehörte, widmete dem Helden einen herzhaften Nachruf, in dem es u. a. hieß:

„Sein Ruhm und sein Name gehören dem Vaterland. In dem Ruhm der deutschen Fliegertruppen lebt er fort als der kühne Flieger, Kämpfer und Sieger!"

Der nächste Vorgesetzte Immelmanns schrieb an die Mutter, die vorbildlich für alle Mütter, die ihr Liebstes im männermordenden Kampfe verloren, ihren Schmerz in Würde trug, folgende Zeilen:

„Schmerzgebeugt obliegt es mir, Ihnen, gnädige Frau, die überaus traurige Nachricht von dem Heldentod Ihres so heißgeliebten Sohnes zu übermitteln. Ich spreche Ihnen meinen und aller meiner Offiziere herzlichstes aufrichtigstes Beileid aus. Ich kann Ihnen, gnädige Frau, nachfühlen, wie ein Mutterherz blutet, das seinen heißgeliebten Sohn, auf den ganz Deutschland mit Stolz und Verehrung blickt, hergeben muß.

Mögen Sie, gnädige Frau, in diesen schweren Zeiten einigen Trost finden in dem Bewußtsein, daß Ihr tapferer, heldenhafter Sohn das traurige Los so unendlich vieler Helden geteilt hat. Wissen gnädige Frau doch, daß Ihr geliebter Sohn als Held für Deutschlands Ruhm und Macht nach Walhall eingezogen ist.

Der Nachlaß Ihres lieben Sohnes geht Ihnen nach der Überführung durch den treuen Burschen von Max zu, desgleichen übersende ich Ihnen die Zeichen, mit denen das Vaterland seine Helden ehrt.

Indem ich Ihnen nochmals unser Aller innigstes Beileid über den schweren Verlust ausspreche und den Wunsch beifüge, recht bald Trost und innere Ruhe zu finden, bin ich

Euer Hochwohlgeboren mitfühlender

Fritz Moosmeier, Oberleutnant u. Abteilungsführer."

Der kommandierende General, der deutsche Kaiser, die Könige von Sachsen und Bayern, der Kronprinz und viele viele andere sprachen der Mutter ebenfalls ihr Beileid und ihre Trauer um den ersten deutschen Luftsieger aus.

Eine schöne Ehrung des Menschen Immelmann war es, daß selbst seine Feinde ihn im Tode achteten. Am 28. Juni 1916 nachmittags warfen nämlich feindliche Flieger Eichenlaubkränze mit schwarz-weiß-roten Bändern ab, denen ein Brief angefügt war:

„An das deutsche Fliegerkorps! Zum Tode des Fliegeroffiziers Immelmann unser aufrichtigstes Beileid. Wir werden diesem offenen, wackeren Gegner allzeit ein ehrendes Andenken bewahren. Das vereinte Geschwader. (Wir bitten, diese Kränze am Grabe des Helden in Dresden niederzulegen.)"

Eine Kriegsnummer der Lustigen Blätter aber fand die warmen, ernsten und treffenden Worte über den „Adler von Lille"

Nun bannt die Scholle dich! Kein starker Flügel
Hebt dich empor von diesem Erdenhügel,
Wo still des Äthers reichste Lichter glänzen.
Still ruht dein Irdsches unter Sommerkränzen —
Doch wenn die Kinder deines Volkes kamen
Zum schlichten Kreuz und lesen deinen Namen,
Dann seh'n sie strahlend über Welt und Leben
Des deutschen Ruhmes jungen Adler schweben! —

Wahr und prophetisch waren die Worte:

Krieg war dein Weg, wie hellste Heldenpfade —
Dein Tag blieb morgenschön in Sieg und Gnade.
Und wo die Deutschen, deine Brüder, siegen,
Dein Name wird mit ihren Fahnen fliegen!

Ein Leipziger Freund des Helden schrieb kurz nach seinem Heldentode:

„Die Kunde von Immelmanns Tod hat in allen Kreisen aufrichtige Trauer geweckt, und gerade Leipzig, in dem er zum letzten Male auf Urlaub weilte, beklagt aufs Schmerzlichste das frühe Hinscheiden dieses deutschen Helden, den es mit Stolz zu seinen Bürgern zählte. Noch sind nähere Einzelheiten über seinen Tod nicht bekannt, aber soviel kann jetzt schon mitgeteilt werden, daß er in Ausübung seines freigewählten Soldatenberufes ums Leben kam. Im Kampfe mit einem englischen Flugzeug starb er, wie er gelebt hat, als ein Opfer treuer und rastloser Pflichterfüllung, gab er sein junges Leben dem Vaterlande, für dessen Ehre er fast zwei Jahre siegreich gestritten hat.

Mit stiller Wehmut gedenken wir jetzt des Tages an dem wir mit ihm auf dem heimischen Flugplatze zusammen weilten und er dem Wißbegierigen so manches aus der Chronik seines Fokker mitteilte. Er war kein Erzähler, seine bescheidene Zurückhaltung hinderte ihn, viel Aufhebens zu machen. Aber dem Fragenden gab er bereitwillig Antwort. Nur wo es sich um sein „System" handelte, über das hernach die englischen Blätter spaltenlange Berichte brachten, wurde er schweigsam und verbarg sein Wissen hinter einem liebenswürdigen Lächeln, das keine Deutung zuließ.

Er war ein begeisterter Anhänger des Flugsports; Sport — im besten Sinne des Wortes — dünkte ihn auch sein Beruf als Kampfflieger des deutschen Heeres. Das Turnen, dem er leidenschaftlich zugetan war, hatte seinen Körper gestählt, willensstarke Energie gab ihm die kräftige Gesundheit, die er sein eigen nennen durfte. Immelmann war Vegetarianer und Abstinent, auch den Tabak mied er, aber alles, was Leibesübung hieß, durfte ihn Freund nennen."

3. Kapitel.

Fliegertaten der Kameraden Immelmanns.

Als unser Held Immelmann, nachdem er das fünfzehnte feindliche Flugzeug heruntergeholt hatte, ehrenvoll im Luftkampf fiel, hatten die feindlichen Zeitungen bei aller Anerkennung des „Adlers von Lille" behauptet, ihre Flieger würden jetzt ganz sicher die Oberhand bekommen, nachdem es ihnen gelungen sei, einen der Hauptgegner zu beseitigen. Den Deutschen fehlte es am Fliegernachwuchs, die neu ausgebildeten Flieger hätten keine Sicherheit und was dergleichen blöde Redensarten mehr waren.

Die beste Antwort darauf gab der deutsche Heeresbericht, der über den Todesmonat Immelmanns, über den Juni 1916 berichtete. Wir hatten demnach in diesem Monat nur sieben Flugzeuge im ganzen verloren, während unsere Gegner an der Westfront — Engländer und Franzosen siebenunddreißig einbüßten, wovon zweiundzwanzig in unserem Besitz waren.

Das sah gewiß nicht so aus, als hätte Immelmann keinen Nachfolger hinterlassen! Der Geist und der Mut Immelmanns lebte fort und wird für alle Zeiten im deutschen Heere fortleben.

Im Todesmonat Immelmanns waren die erfolgreichsten Flieger:

Der tote Immelmann	hatte	15	Flugzeuge	abgeschossen
Hauptmann Boelcke	„	19	„	„
Leutnant Wintgens	„	11	„	„
Leutnant Höhndorf	„	10	„	„
Leutnant Parschau	„	8	„	„
Leutnant Mulzer	„	8	„	„
Leutnant Freiherr von Althaus		8	„	„
Leutnant Leffers	„	5	„	„
Oberleutnant Walz	„	4	„	„
Oberleutnant Gerlich	„	4	„	„

Von diesen zehn Helden besaßen bereits im Juli 1916 sieben den höchsten preußischen Kriegsorden, den „Pour le mérite" der ihnen für ihre hervorragenden Leistungen im Luftkampfe vom Kaiser verliehen worden war.

Man müßte sich dabei erinnern, was die Franzosen vor dem Kriege von ihrem weit vorgeschrittenen Flugwesen erwarteten. Nämlich nicht viel weniger als die Kriegsentscheidung! Zu ihnen gesellten sich die Engländer mit ihren gewaltigen technischen Hilfsmitteln und der „neutralen" amerikanischen Zufuhr. Gingen doch einmal tausend amerikanische Flugzeuge und Motoren nach Westeuropa!

Franzosen und Engländer standen aber bald der deutschen Kriegsfliegerei machtlos gegenüber. Es war deshalb ganz außerordentlich rühmlich für unsere „neue Waffe", daß sie es verstanden hat, den heftigen Neid bei unseren Feinden zu erwecken.

Das sie den deutschen Zeppelinen überhaupt nichts entgegenstellen konnten, kam nicht ganz unerwartet. Aber nach Immelmanns Vorbild hat sich auch die deutsche Fliegerei im zähen Ringen die Überlegenheit erkämpft.

Zeugnisse aus Feindesmund bewiesen dies. So schrieb der Berichterstatter der Heereskommission im französischen Senat:

„Jeder kennt unsere Bedürfnisse für den Krieg: schnelle und gut bewaffnete Jagdflugzeuge, alsdann Flugzeuge zur Beobachtung oder Feststellung für die Artillerie und Flugzeuge zum Bombenwerfen. Die für

diese Flugzeuge erforderlichen Eigenschaften werden uns durch die Fortschritte angegeben, die unsere Feinde verwirklichen und deren Zeugen unsere Heere sind."

Der französische Senator empfahl dann die genaue Nachbildung der deutschen Modelle, gab aber zu, daß das einige Schwierigkeiten habe.

Es war begreiflich, daß ein solches amtliches Zeugnis der deutschen Überlegenheit bei den Franzosen Bestürzung erwecken mußte. In der Tat berichteten dann auch neutrale Zeitungen von der Erbitterung des englischen und französischen Volkes über die Zustände im Flugwesen. Man habe erwartet, daß die Luftwaffe im zweiten Kriegsjahr sich zu einer Luftkanone mit hundert, zweihundert oder gar dreihundert Kilometer Feuerwirkung entwickeln würde. In Wirklichkeit aber habe sich außer ein paar nutzlosen Städtebombardements nichts ereignet, was der Bedrohung des Feindes hinter der Front und seiner Verbindungen gleichgekommen wäre.

Denn mit und nach Immelmann gab es Bezwinger der Luft!

So meldete am 9. August 1915 der deutsche Tagesbericht von einem französischen Fliegerangriff auf Saarbrücken, wobei kein militärischer Schaden angerichtet, wohl aber ein beklagenswerter Verlust von Menschenleben verursacht wurde. Von dem französischen Geschwader von zweiundreißig Flugzeugen waren achtundzwanzig nach dem feindlichen Bericht an Ort und Stelle angekommen und hatten gegen zweihundert Bomben abgeworfen, also sechs bis acht von jedem Flugzeug. Vier von diesen Flugzeugen waren nach einem späteren Bericht nicht zurückgekehrt. Eins landete in der Schweiz, wo es interniert wurde, eins wurde am Oberrhein abgeschossen, zwei ereilte ihr Schicksal durch das wohlgezielte Feuer unserer deutschen Flieger-Abwehrabteilungen in Lothringen.

Hierüber erhielt der „Flugsport" von einem Teilnehmer folgende Schilderung:

„Morgens kurz vor sechs Uhr wurde unser Ballon-Abwehrzug alarmiert. Im Handumdrehen sind die Mannschaften an ihren Geschützen und erwarteten nun die gemeldeten zwanzig Flugzeuge. Leider haben sie

sich einen andern Weg gesucht, um ihr Frevelhandwerk — offene Städte zu bombardieren — zu versuchen. Ob sie dies fertig bringen konnten, ist uns hier noch unbekannt. Sollte es aber geschehen sein, so mußte ein Teil ihrer Flieger dies teuer erkaufen.

Gegen neun Uhr tauchte am Horizont einer der feindlichen Flieger auf dem Rückzug nach Frankreich begriffen, auf.

Kurz vorher war einer unserer Fliegeroffiere mit einem kleinen Kampfeindecker aufgestiegen und nach der Grenze zu aufgeflogen, so daß er uns gerade noch sichtbar war.

Inzwischen kommt der Franzose auf Schußweite an uns heran und wird unter Feuer genommen.

Durch unser Schießen aufmerksam gemacht, kehrt der deutsche Eindecker sofort zurück, um sich im rasenden Flug auf den Franzosen zu stürzen.

Wegen der Nähe unseres Fliegers stellten wir unser Feuer ein und konnten nun einen spannenden Luftkampf beobachten.

Unser fluggewandter Eindecker, mit einem Maschinengewehr ausgerüstet, gewinnt dem Franzosen durch einen waghalsigen Steilflug sofort die Höhe ab, worauf das Maschinengewehr arbeitet. Jedoch weiß sich der Franzose durch geschickte Wendemanöver immer wieder der Wirkung des Feuers zu entziehen und seinerseits das Gewehr arbeiten zu lassen.

Der Kampf geht solange hin und her, bis sich unser Eindecker etwa vierhundert Meter über den Franzosen schraubt um im steilen Gleitflug dicht an ihm vorbeizufliegen und ihn durch einige gutgezielte Schüsse kampfunfähig zu machen.

Der Franzose will noch im letzten Augenblick sich durch eine geschickte Wendung decken, als ihn sein Schicksal erreicht.

Eine mächtige Stichflamme schlägt auf. Eine dicke schwarze Rauchwolke verhüllt für einen Augenblick das Flugzeug, worauf es unter der Rauchwolke, brennend und langsam fallend, sichtbar wird.

Einige Minuten später brennen die Tragflächen, klappen nach oben zusammen.

Das Flugzeug stürzte mit den sicher schon toten Insassen in den Weiher eines Dorfes.

Ein schaurig schönes Bild! oben das stolz wie ein Adler kreisende Siegerflugzeug, unter ihm das fallende brennende Gegnerflugzeug, mit seinen dem Tode geweihten Insassen.

Schon naht aus derselben Richtung, ebenfalls auf dem Rückwege, ein zweites Flugzeug.

Nachdem wir aber hier kaum das Feuer eröffnet hatten, mußten wir es auch schon wieder einstellen, da sich einer unserer Kampfdoppeldecker dem Franzosen bedenklich näherte und den Kampf aufnahm.

Auch hier wogte der Kampf lange hin und her, bis sich noch ein zweiter unserer Doppeldecker daran beteiligte.

Trotzdem gelang es dem Franzosen, in beträchtlicher Nähe der französischen Stellungen zu gelangen.

Hier erst konnte einer unserer deutschen Flieger einige Schüsse gut anbringen. An einem ausspritzenden Benzinstrahl war zu ersehen, daß der Tank getroffen war. Aus dem Winken und Rufen der Insassen, nicht mehr zu schießen, konnte man annehmen, daß auch noch etwas mehr nicht in Ordnung war.

Auf die Ruhe der Franzosen stellten dann auch menschlicherweise unsere deutschen Flieger das Feuer ein.

Als aber die Franzosen nun den Versuch machten, nach den französischen Feldstellungen zu entkommen, war auch ihr Schicksal besiegelt.

Durch das sofort einsetzende Maschinengewehrfeuer wurden Führer und Beobachter des feindlichen Flugzeuges tödlich getroffen. Das Flugzeug überschlug sich und stürzte in die Tiefe, wo es zerschellte." —

Das war ein Luftkampf aus der Zeit, da unser Immelmann noch wirkte. Aber schon von Kriegsbeginn an hatten sich hunderte von wagemutigen jungen Deutschen gefunden, die als Flieger für des deutschen Reiches Macht und Herrlichkeit eintraten.

In den ersten Monaten des Krieges waren es hauptsächlich die Erkundungsflüge, die unserer jungen Fliegerwaffe die Aufgaben stellten. Die Fliegerkämpfe traten erst nach und nach ein. Wir werden in einem späteren Kapitel uns mit der Art dieser Flüge noch genauer beschäftigen, wollen hier zunächst noch von Einzeltaten und Erfahrungen einzelner Flieger erzählen.

Schon aus den ersten Augusttagen des harten langen Krieges, besitzen wir aus der Feder eines Brandenburgers einen Feldpostbrief, der uns einen schönen Einblick in die Tätigkeit der Aufklärungsflieger gewährt.

„Am vergangenen Sonnabend lag unsere Truppe noch in der Garnison, und ich bekam am Abend desselben Tages den Befehl, morgen früh mit Tagesanbruch zum Flug in Feindesland zu starten. Die Aufgabe war folgende: Von der Garnison über eine französische Festung nach Frankreich hinein, von dort westlich der Maas das Gelände nach französischen Verteidigungslinien abzusuchen und zurückzufliegen. Die Länge der Strecke beträgt etwa dreihundert Kilometer.

Zur Vorbereitung wurden die Karten der ganzen Linie bis in das kleinste studiert, was bis gegen Mitternacht dauerte. Am nächsten Morgen mit dem ersten Hahnenschrei rollte unsere Gotha-Taube über den Startplatz. Zunächst ging es in westlicher Richtung. In einer halben Stunde waren wir bis auf zwölfhundert Meter gestiegen und kurz vor der Stadt angelangt. Von hier ging es der französischen Grenze zu, und plötzlich machte mich mein Beobachter, Oberleutnant A., auf kleine schwarze Rauchwölkchen vor uns aufmerksam, und ich wußte sofort, daß wir von feindlicher Artillerie beschossen wurden. Ich stieg deshalb auf zweitausend Meter, trotzdem wollte das Feuer nicht aufhören.

Da die Schüsse aber nicht mehr unserer Flugbahn folgten, sondern fast immer in derselben Höhe krepierten, sahen wir uns um und bemerkten, daß uns drei feindliche Flugzeuge verfolgten, aber bald unserer Sicht entschwanden. Später hörten wir, das zwei feindliche Flugzeuge von unserer Artillerie heruntergeschossen waren. Einem Flugzeugführer waren vom Geschoß beide Hände weggerissen worden.

Mit einem dreifachen Hurra flogen wir nun über die Grenze (dies hatte ich mir mit meinem Beobachter vorher schon verabredet) bis vor einen aus dem Kriege 1870/71 bekannten Schlachtort. Hier bemerkten wir von Süden her lange Truppenreihen auf Nordosten zu marschieren. Wir umkreisten einmal den Ort und wollten nun die Maas abfliegen. Von nun an wurden wir fast andauernd beschossen. Ich sah u. a., wie ein Bataillon Infanterie auf einer Straße halt machte, die Gewehre abnahm und sich anschickte, auf uns zu schießen.

Stumm, gleichgültig und ruhig saß ich in meiner Taube und war gespannt, was nun kommen würde. Plötzlich bemerkte ich ein leichtes Zittern im ganzen Apparat, das war alles. Wie ich später sah, hatte die eine Tragfläche vier Löcher, die von Infanteriegeschossen herrührten, abbekommen. Aber ohne den Kurs zu ändern, ging es weiter. Von V. drehten wir wieder östlich zu. Was wir sonst gesehen haben, muß verschwiegen werden.

Nach dreistündigem Flug landeten wir glatt und fuhren nun im Automobil zum Armeeoberkommando, um dort unsere Meldung mündlich zu überbringen. Zum Schluß sagte uns der Höchstkommandierende von unserer Armee, daß die Meldung ohne Zweifel von großer Bedeutung sei, reichte uns beiden die Hand und bedankte sich. So gibt es nun jeden Tag wunderbare Aufträge zu erledigen. Sonst hat alles noch tadellos geklappt, und hoffe ich dies für den ganzen Feldzug."—

Wie ein deutscher Flieger von französischen Flugzeugen verfolgt und mit den sogenannten Fliegerpfeilen beschossen wurde, das erfuhren wir aus einem Briefe, den die „Tägl. Rundsch." mitteilte. Der Brief ist zudem charakteristisch für die humorvolle Art, wie unsere Feldgrauen ihre gefährliche Tätigkeit ansahen.

„ . . . . . Man hat eine erstaunliche Sicherheit und Wurschtigkeit — in gehobener Sprache: Tapferkeit — die selbst höheren Ortes anerkannt wird. Ich sage mir immer: zu ändern ist ja doch nichts, wenn man im Apparat sitzt. Geschossen haben die Halunken auf uns wie wahnsinnig. Die Infanterie und Kavallerie, lange marschierende Kolonnen, suchen sofort beim Erscheinen eines Flugzeuges irgendeine Deckung auf, wenn möglich einen Waldrand, um ihre eigene Stärke nicht zu verraten, und feuern feste. Die Artillerie-Haubitzen helfen mit, sodaß man in allen Himmelsrichtungen um sich herum weiße Sprengwolken sieht.

Infolge des Propellergeräusches hört man es nicht knattern, sondern man sieht's nur. Da ich dabei eben die genügende Wurschtigkeit besitze und bei der Knallerei ruhig weiter erkunde, so habe ich bisher einen mächtigen Dusel in Bezug auf Meldungen gehabt.

Nur ein einziges Mal sind wir etwas abgetrieben worden, und mußten unsern Kurs ändern, weil zwei französische Flugzeuge wie wild uns hetzten.

Das eine überflog uns und warf auf uns etwa drei- bis viermal spitze Pfeile aus Köchern, die etwa zehn bis zwanzig solcher Dinger enthalten. Was dieser Quatsch für einen Zweck hat, weiß ich nicht. Vermutlich rechnen diese Lungerhunde damit, daß zufällig einer von diesen Pfeilen den Propeller trifft — dann ist man natürlich erledigt.

Das andere Flugzeug war etwa dreihundert Meter hinter uns und feuerte ganz blödsinnig aus einem Maschinengewehr.

Wir haben unsere Pistolen gezogen. Aber — getan hat man uns nichts. Einige Löcher hat zwar jeder von unseren Apparaten, aber darüber geht man eben im Kriege stillschweigend zur Tagesordnung über.

Das wirklich Gefährliche ist die sogenannte Ballon-Abwehrkanone, die die Franzosen auch besitzen, mit der sie aber vorläufig noch nicht die nötige Übung haben. Gestern hat so eine olle Kanone wohl sechzig Schuß auf uns abgegeben, ohne aber unser Flugzeug zu beschädigen.

Ich hatte überhaupt gestern den großartigsten Tag in meinem Leben. Es war unten eine heiße große Schlacht. Dreimal bin ich aufgestiegen und

habe den Dusel gehabt, die ganze feindliche Stellung melden zu können. Der kommandierende General weinte beinahe vor Rührung über meine guten Meldungen. Außer mir ist noch ein Generalstabsoffizier hoch gegangen, der die Meldungen bestätigte und auch im Nachbarabschnitt des Kampfeldes herumflog . . . . . " —

In den heißen Augusttagen 1914 wütete die Schlacht bei Saarburg, in der Kronprinz Rupprecht von Bayern die Franzosen vernichtend schlug und von der deutschen Grenze zurücktrieb.

In dieser Schlacht hatten wir den ersten Verlust eines deutschen Fliegeroffiziers zu beklagen.

Der Betreffende hatte seinen Auftrag glänzend gelöst. Auf dem Rückzug jedoch hatten den kühnen Leutnant feindliche Kugeln in achthundert Meter Höhe getötet.

Sein Begleiter, ein Oberleutnant, übernahm die Steuerung der Zweidecker-Maschine, mußte jedoch auf feindlichem Boden landen, wo feindliche Offizierpatrouillen auf ihn schossen.

Der unerschrockene Oberleutnant aber schoß einen feindlichen Offizier vom Pferde, nahm die Mütze des Gefallenen, schwang sich auf ein französisches Pferd — und ist so durch die feindliche Schützenlinie zu uns zurückgekehrt. —

Die feindlichen Flieger waren natürlich auch ebenfalls gleich von den ersten Kriegstagen an sehr tätig. Namentlich traten die französischen Flieger mit der Anmaßung auf, Deutschlands Gaue mit Luftangriffen „zu überwältigen." Frankreich hatte lange vor dem Kriegsausbruch seine Fliegergeschwader schon für den Krieg ausgebildet. Es hatte auch zunächst in der Zahl eine sehr große Überlegenheit. Hunderte von Flugzeugen lagen bereit, in Deutschland einzufallen, während Deutschland zunächst nur über weit weniger Maschinen verfügte.

Die Franzosen prahlten seit Jahren, daß sofort im Augenblick der Mobilmachung, hunderte ihrer „kühnen Flieger" in Tätigkeit treten würden, daß Deutschland gegen die französischen Fliegergeschwader überhaupt nicht aufkommen könne und was dergleichen Wortschwall mehr war.

Schon am 2. August 1914 erschienen denn auch französische Flieger weit im Innern Deutschlands und warfen Bomben über die herrliche Stadt Nürnberg ab. So tief sind sie aber nie wieder in unser schönes Vaterland gekommen.

In der Nacht vom 2. zum 3. August 1914 erfolgte ein französischer Fliegerangriff auf den Hauptbahnhof in Frankfurt am Main.

Der Verfasser dieses Buches war bei Kriegsausbruch aus der Schweiz auf dem Heimwege nach Berlin und übernachtete in Frankfurt. In der Nacht wurde er durch Gewehrschüsse und Maschinengewehrgeknatter geweckt.

„Was ist das?" fragte seine Frau.

„Das ist ein Gefecht!"

„Aber hier, mitten im Lande?"

„Wir werden gleich Näheres erfahren."

Ich kleidete mich schnell an. Von den Fluren des Hotels wurde gerufen: „Kein Licht machen!"

Im Dunkeln stolperte ich die Treppe hinunter. Auf dem Bahnhofsplatze standen Hunderte von Menschen.

„Was ist geschehen?"

„Französische Flieger haben versucht, Bomben auf den Bahnhof zu werfen und sind von der Bahnhofswache vertrieben worden."

Am Himmel war nichts zu sehen. Unsere umsichtigen Feldgrauen hatten durch starkes Feuern die feindlichen Besucher schnell vertrieben. Schaden hatten sie nicht angerichtet. Am nächsten Morgen fand man die Reste einiger Bomben auf den Gleisen weit draußen vor dem Bahnhof.

Eine unheimliche Nacht war es aber doch! —

Am nächsten Tage — 3. August 1914 — hörten wir dann noch, daß französische Flieger in großer Zahl über Belgien und Holland nach Deutschland geflogen waren und den deutschen Aufmarsch in den Grenzprovinzen zu erkunden versuchten.

Belgien, das — wie wir freilich damals noch nicht wußten — längst dem Bunde unserer Feinde beigetreten war, hatte keine Anstalten getroffen, die durch das Überfliegen seines Gebiets verletzte Neutralität zu schützen. Da handelten die Schweizer anders. Als französische Flieger ihr Landesgebiet ebenfalls frech überflogen, protestierten sie in energischer Weise in Paris und als ein französisches Flugzeug auf schweizerischem Gebiet landete, internierten sie den Flieger, der freilich später trotz seines der Schweizer Behörde gegebenen Ehrenwortes, bei Nacht und Nebel unter Verkleidung in einem Automobil entfloh. Französische Offiziere hatten ja schon 1870 mehrmals ihr Ehrenwort gebrochen und ihre Nachkommen machten es diesmal ebenso! Und dabei bildete sich Frankreich ein — sprach es wenigstens mit hochtrabenden Worten aus — daß die französische Ehre die edelste der Welt sei!

Heruntergeschossen wurde der erste französische Flieger am 10. August 1914. Er wollte Diedenhofen in Deutsch-Lothringen überfliegen und fand bei Manonvillers sein Ende. Der erste englische Flieger wurde gleich darauf — am 13. August 1914 — im deutschen Rheinlande aus der Luft heruntergeholt. Die deutschen Abwehrgeschütze trafen ihn in der Nähe des Dorfes Arsbeck im Regierungsbezirk Aachen; als er verwundet landen mußte, wurde er nach Rheydt gebracht.

Die ersten französischen Fliegerangriffe auf deutsches Gebiet hatten also gar keinen Erfolg. Im Laufe des Krieges zeigte sich dann, daß die deutsche Fliegerwaffe in jeder Weise der französischen und englischen — ganz abgesehen von der russischen — weit überlegen war.

Schon bei den ersten Erkundungsflügen zeigte sich das. Die Franzosen kamen zunächst gar nicht in den Massen, die sie prahlerisch angekündigt hatten und dann müssen ihre Berichte recht mangelhaft gewesen sein, denn die deutschen Heere konnten alle ihre Unternehmungen in Belgien und Nordostfrankreich plangemäß durchführen. —

Dagegen fürchteten sich unsere Erkundungsflieger weder vor schlechtem Wetter noch vor den französischen Abwehrmaßregeln, noch vor den feindlichen Fliegern.

Über einen Flug bei schlechtestem Wetter hieß es in dem Feldpostbrief eines Süddeutschen:

„. . . Die sinnlose Munitionsverschwendung wird unseren Feinden noch bös zu stehen kommen. Wenn ich an die Meldung zurückdenke, die ich am 28. August zurückbrachte, und an die Umstände, unter denen ich sie errang — Herrgott, ich bin Soldat und kann jeden Augenblick in solch' furchtbar nahe Todesgefahr kommen — aber mit der Todesgefahr soll man nicht renommieren. Es war mein gefährlichster Flug bisher, und ich verstehe jetzt noch nicht, wie wir entkommen sind.

Es war böiges schlechtes Wetter, und die Wolken hingen tief — über Epinal kamen wir auf achthundert Meter in das Feuer von Ballon-Abwehrkanonen — Schuß auf Schuß unmittelbar bei uns. Jedes Krepieren war gellend zu hören, trotz des Gegenwindes und des Motorlärmes.

Furchtbar wurde es aber erst da, wo wir wegen des Gegenwindes kaum vom Fleck kamen, unter uns die tobende Schlacht — und auf uns schossen in rasendem Schnellfeuer die Ballongeschütze. Und wir waren gerade in einem großen Wolkenloch und kamen nicht in die rettenden Wolken — und waren nur tausend Meter hoch!

Schuß auf Schuß, rechts, links, vor, über und unter uns. Und trotzdem haben sie uns nicht heruntergeholt! Zwei Treffer hatten wir nur in den Tragflächen!

Ich fand dann auch die mich erfreuende Anerkennung. Exzellenz X. gab mir die Hand und sagte, er wisse wohl, was es heiße, bei solchem Wetter, wo man ständig in den Wolken die Orientierung verliert, noch aufzuklären. Ich hatte sehr gut die Stellung der uns gegenüberliegenden französischen Truppen festgestellt."

Als im August und September 1914 die deutschen Armeen durch Belgien ziehen mußten, stellte sich die Bevölkerung, die von den Engländern und Franzosen schon jahrelang vorher gegen die Deutschen mit allen öffentlichen und geheimen Mitteln aufgehetzt worden war, bekanntlich sehr feindselig.

Wie unsere braven Flieger mit den Franktireurs fertig wurden, das zeigte ein Fliegeroffizier, der folgendes in der Breslauer Zeitung erzählte:

„Wir hatten einen Erkundungsflug auszuführen, der trotz feindlichen Feuers bisher tadellos verlaufen war. Über zwei Stunden waren wir schon in der Luft gewesen und hatten unsere Aufgabe erledigt. Etwa zwanzig Kilometer von unserem Obdach entfernt, beginnt plötzlich der Motor unregelmäßig zu laufen. Der eine Zylinder setzte ganz aus. Ich muß, so wenig angenehm auch die Geschichte war, Tiefensteuer geben.

In einem langen möglichst flachen Gleitflug — um das unter uns liegende Gelände nach etwa dort stehenden feindlichen Abteilungen zu erkunden — kamen wir dem Boden näher und setzten auf einer schönen ebenen Wiese, etwa fünfhundert Meter von einem belgischen Dorf entfernt, auf den Boden auf.

Schon während des Abstiegs hatten wir die Revolver gelockert und sprangen dann mit der Waffe in der Faust zu Boden.

Ein Blick auf den Motor zeigte, daß die Zündkerzen des ersten Zylinders verölt waren und ersetzt werden mußten. Die Arbeit nahm voraussichtich etwa zehn Minuten in Anspruch.

Da wurde es aber auch in dem vorher still und friedlich daliegendem Dorf lebendig. Die Bevölkerung eilte mit Flinten bewaffnet auf uns zu.

Mein Begleiter entsicherte die Waffen und zwang mit vorgehaltenem Revolver die aus etwa dreißig Köpfen bestehende Bande in einiger Entfernung von unserm Flugzeuge stehen zu bleiben.

Wir drohten den Kerlen, daß ihr Oberhaubt, der Ortsvorsteher, verloren sei, wenn sie etwa feindselige Absichten äußern sollten. Inzwischen gelang es mir, die Zündkerzen schnell auszuwechseln. Der Motor brummte wieder.

Nun war die Frage, wie wir ohne beschossen zu werden, vom Boden abkommen könnten. Wir handelten kurz entschlossen. Ich nahm im Apparat Platz; mein Beobachter schwang sich mit dem an allen Gliedern zitternden und seinen Dorfgenossen beschwörende Bewegungen machenden

Ortsvorsteher hinein, und zwei Minuten später rollte die Maschine mit uns und unserer Geisel über den Boden. Die finster dreinblickenden Dörfler unterließen das beabsichtigte Schießen.

Trotz der Mehrbelastung durch den Bauern kamen wir glatt vom Boden ab. Ohne einen Schuß zu erhalten oder abzugeben, landeten wir schon nach zehn Minuten an unserm Bestimmungsort, von wo aus der Belgier die Heimkehr zu Fuß antreten mußte."

Hier mag übrigens gleich etwas über „Flugzeugführer" und „Beobachter" gesagt werden. In den Erkundungsflügen stiegen stets zwei Personen in das Flugzeug, nur bei den Kampf-Eindeckern, z. B. die „Fokker", wie sie Immelmann führte, bediente ein Mann Motor und Waffe.

Die Ablenkung von der Richtung, die das Flugzeug durch den Wind erfährt, muß der Beobachter feststellen, damit der Führer sie durch entsprechende Einstellung des Steuers ausgleichen kann. Da das Luftfahrzeug in der Luft „schwimmt", also außer dem Fahrwinde von der Luftbewegung unmittelbar nichts merkt, muß die Windrichtung und Geschwindigkeit auf der Erde verfolgt werden, und zwar durch die vom Winde erzeugte Ablenkung.

Die Richtung ist leicht festzustellen, die Geschwindigkeit macht kaum mehr Mühe. Zunächst merkt sich der Beobachter zwei eigentümliche Landschaftspunkte, beispielsweise Straßenkreuzungen, die in der Flugrichtung liegen, und stellt mit Hilfe der Uhr fest, welche Zeit das Flugzeug zum Durcheilen des Zwischenraumes gebraucht hat. Unterdessen hat er die Entfernung der Punkte auf der Karte festgestellt und durch den Maßstab die wirkliche Entfernung gemessen. Er braucht dann nur das gefundene Maß durch die Zeit zu dividieren und hat die relative Geschwindigkeit des Flugzeugs. Vergleicht er diese mit dessen absoluter Geschwindigkeit, so weiß er, ob der Wind ihm genützt oder geschadet hat, d. h. ob er Gegenwind oder Rückenwind hat. Um den Grad der Ablenkung festzustellen, verlängert er in Gedanken die Verbindungslinie der beiden Punkte und kann durch Vergleich mit dem auf der Karte eingezeichneten Kurs

den Ablenkungswinkel messen. Diesen gibt er dem Führer an, der nun durch entsprechende Einstellung des Seitensteuers diesen Winkel auszugleichen sucht. Es muß natürlich der Beobachter diese Messung von Zeit zu Zeit wiederholen.

Das Führen eines Flugzeuges im Kriege, besonders im Kampfe, ist natürlich eine sehr schwierige Sache. Deshalb werden auch die Flieger auf den heimatlichen Flugplätzen erst Monate lang ausgebildet und müssen zwei Prüfungen ablegen, ehe sie „auf den Feind losgelassen" werden.

Der Kriegs- und Kampfflieger kann sich die ihm am besten geeignete Höhe nicht aussuchen. Gerät das Flugzeug in die Wolken, so ist es in den meisten Fällen möglich, ohne besondere Schwierigkeiten sich nach der Sonne und dem Kompaß zurechtzufinden.

Schlimmer ist es aber, wenn er in dichte und starke Nebelschichten gerät. Dann sieht er weder die Sonne noch die Erde, auch verliert er jedes Gefühl für die Eigenbewegungen des Flugzeugs, für Richtung und Schnelligkeit des Fluges. Hat er aber die Orientierung einmal verloren, so ist es sehr schwer, sie wieder zu finden. Zunächst muß der Flugzeugführer dann Tiefensteuer geben, bis der Beobachter die Erde wieder sieht und sich zurechtfinden kann. Dies wird ihm allerdings nur gelingen, wenn er gute Übung im Beobachten hat und sich die Karte vor dem Fluge sehr genau angesehen, und gewissermaßen „auswendig gelernt" hat. Zu Beobachtern der Erkundungsflugzeuge werden daher, weil von ihren Führungskenntnissen ungeheuer viel abhängt, fast ohne Ausnahme Offiziere gewählt, die vorher Schüler der Kriegsakademie waren und die einen besonderen „Beobachterkursus" durchgemacht haben.

Die Verständigung zwischen Führer und Beobachter ist in der Luft nicht so leicht. Das starke Geräusch des Motors macht Zurufe natürlich unverständlich, indes kann man sich auf andere Weise unterhalten. Es braucht kein richtiges „Telephon" zu sein, sondern es genügt ein „Fernsprecher" in Gestalt eines einfachen Gummischlauches. In das eine Ende wird hineingesprochen, das andere hat der zweite Flieger am Ohr — und kann alles so ziemlich deutlich hören. Vielfach greift man

aber auch zu Papier und Bleistift, wenn man im Flugzeug dem Begleiter etwas mitteilen will. Wenn jedoch das Wetter böig ist, kann man weder fernsprechen noch schreiben, dann genügt ein Wink, ein Zeichen mit der Hand, um den Führer auf etwas aufmerksam zu machen und ihn zur gerade gewünschten oder notwendigen Änderung der Fahrt zu veranlassen.

Dann aber hat der Beobachter noch eine sehr wichtige Aufgabe zu erfüllen: nämlich den Flugzeugführer wach zu erhalten. Die überaus starke Nervenanspannung, der gerade ein Kriegsflugzeugführer unterworfen ist, trägt dazu bei, daß die Ermüdung bei ihm bisweilen unheimlich schnell eintritt. Die Folge davon ist, daß die Aufmerksamkeit nachläßt, wodurch schwere Gefahren für die Flieger entstehen können. Da muß nun der Beobachter eingreifen. Er muß den Führer auf Besonderheiten des Landschaftsbildes aufmerksam machen, seine Gedanken bald durch dies, bald durch jenes fesseln und anregen, häufig unter Umständen, die nicht gerade angenehm zu nennen sind. Denn der Beobachter vertraut sein Leben vollständig dem Flugzeugführer an, versagt dieser, so sind sie beide verloren. —

Ein aus Dortmund stammender Fliegeroffizier beschrieb seinen Eltern in einem Feldpostbrief fesselnd und interessant den Kampf mit feindlichen Fliegern, den er mit seinem Beobachter zusammen durchführte.

„Vorgestern hatte ich bei einem Erkundigungsflug überm Feind in etwa achtzehnhundert Meter Höhe einen Zusammenstoß mit einem französischen Farman-Doppeldecker, der mit einem Maschinengewehr bewaffnet war.

Mein erstes Kommando war zu meinem Beobachter „Revolver fertig!" und „Auf ihn mit Gebrüll!"

Wie zwei wildgewordene Stiere sausten wir auf einander los, im letzten Moment aber ausbiegend, um dann seitlich aneinander in etwa hundert Meter Entfernung vorbeisausend, loszuknallen.

Ohne Erfolg! Ich gewann mit meiner gut steigenden Maschine schneller Höhe.

Dasselbe Manöver wiederholte sich noch zweimal. Aber wieder ohne Erfolg. Die Geschwindigkeit war zu groß.

Ich versuchte dann durch Manöverieren von hinten heran zu kommen, da der Franzose sein Maschinengewehr vorn im Apparat hat.

Aber das gelang nicht. Denn als er meine Absicht merkte, riß er aus.

Ich selbst nahm nun Richtung Flughafen! Mich umdrehend, bemerkte ich jedoch, daß derselbe Farman eine noch ziemlich weit entfernte deutsche „Taube", die unter ihm war angreifen wollte.

Sofort machte ich kehrt und schob mich zwischen beide Apparate, dem Farman den Weg abschneidend. Sobald er mich wieder ankommen sah, drehte er, machte sich dünn und verschwand am Horizont. Diese Zeit hatte die „Taube", benutzt, um ebenfalls zu verschwinden.

Am selben Tage hatte ich vorher fünf Bomben geworfen. Zwei davon trafen eine Ortschaft, die mit Truppen besetzt war, zwei andere einen französischen Lagerplatz. Ich glaube, daß der feindliche Farman deshalb zu meiner Verfolgung ausgeschickt war.

Die kleinen französischen Eindecker reißen meist schon aus, wenn sie uns nur kommen sehen.

Es ist manchmal bei schönem Wetter ein Mordsverkehr da oben. Deutsche Apparate treffen sich auf ihren Erkundigungsflügen, beäugen sich mißtrauisch und begrüßen sich dann durch Zuwinken.

Dann kommen einige Franzosen. Es wird geknallt, dem Beobachter geschrieben, Motor abgestellt, wieder angestellt — je nach Bedarf. Die Apparate sausen wie wildgewordene Affen in der Luft umher. Wie gesagt, es ist ein Mordsbetrieb und ein Mordsspektakel.

Alles in allem ein angenehmer Nervenkitzel, der den Gedanken an Gefahr überhaupt nicht aufkommen läßt.

Und besonders trägt eben noch der glühende Wunsch dazu bei: dem „andern" eins auszuwischen!" —

Aus dem Ton des vorstehenden Briefes ersieht man schon, daß die Kameraden Immelmanns von Humor erfüllte Jünglinge waren und stets bleiben werden. Der Humor der Soldaten ist es ja, der Siegesstimmung aufrecht erhält und Angst und Furcht nicht aufkommen läßt.

Wie der Soldat von altersher seine humoristische Beziehungen für die ernstesten Dienstsachen besessen hat, so hat auch die „neue Waffe" bald ihre geflügelten Worte in Feldgrau gehabt.

So nennen die Flieger ihre Maschinen „Kiste" auch „Bork" oder „Kahn". Ein Typ mit dickem Rumpf heißt „Walfisch".

Ein in der ersten Zeit des Krieges viel gebrauchter Doppeldecker der „Luftverkehrsgesellschaft" mit dem breiten, aber offenen Rumpf heißt die „Badewanne"; ein Rumpler-Doppeldecker wurde wegen seiner Form des Rumpfvorderteils „Reisekoffer" genannt. Die während des Krieges namentlich von den Engländern und Russen in den Luftkampf gebrachten Riesenflugzeuge trugen bald die treffende Bezeichnung „Möbelwagen".

Eine Flugmaschine, die bald Beschädigungen erlitt, also viel „Bruch machte", hatte bald die Bezeichnung „Eintagsfliege" weg. Die kleinen schnellen Kampfdoppeldecker erhielten zum Unterschied von dem großen Modell die Bezeichnung „Puppchen" und wurden oft von den Fliegern in übermütiger Laune angesungen als „Puppchen, du bist mein Augenstern, Puppchen, hab dich zum Fressen gern!"

Nimmt ein Flieger einen „Neuling" zu einem Fluge mit, so wird dieser „geschaukelt", wobei die Maschine natürlich stark von „Personalböen" getroffen wird, d. h. der lustige Flieger macht die „Böen" selber, um zu sehen, ob sein Begleiter etwa ein „Angsthase" in der Luft ist.

Wenn ein Flieger seine Maschine beschädigen, oder zerschellen ließ, so nannte man das Bruch machen auch „Drama machen." Wird die Maschine restlos verbraucht, so ist nichts mehr dran zu retten und

sie ist „Hackholz“ geworden. Wobei zu bemerken ist, daß dies häufig nur ein „Salvenbruch“ ist, d. h. die Maschine ist vollständig zerschlagen, aber es ist niemand dabei verletzt.

Die großen Fliegerbomben nannte man vielfach „Donnerkeile“, die kleinen aber liebenswürdig „Fliegermäuschen“.

Ein Zeichen von Drolligkeit und Gemütlichkeit — vielleicht auch etwas Aberglaube! — war es, daß die im Fokker-Eindecker allein Fahrenden und Kämpfenden regelmäßig eine Kinderpuppe oder einen der bekannten mit dickem braunen Plüsch überzogenen Spielbären mit an Bord nahmen.

Über eine neue Verwertung der Flugzeuge erfuhren wir aus einer amtlichen deutschen Mitteilung im Herbst 1915. Es hatten demnach die Engländer, Franzosen und Belgier versucht, Verschiebungen unserer Streitkräfte hinter der Front dadurch zu stören oder unmöglich zu machen, daß sie in zahlreichen Fällen im Rücken unserer Armeen auf Flugzeugen Soldaten absetzen, die, mit Sprengmitteln ausgerüstet und in Zivilkleidern, Zerstörungen an Brücken und Eisenbahn-Kunstbauten vornehmen sollten. Außerdem entsandten sie über Holland nach Belgien eine große Anzahl Personen mit den gleichen Aufgaben. Aber alle diese bösen und hinterlistigen Unternehmungen sind an der Wachsamkeit unserer Truppen und Behörden in den besetzten Gebieten gänzlich gescheitert. Die abgesetzten Feinde fielen ausnahmslos in unsere Hände und wurden nach den Urteilen der deutschen Feldgerichte standrechtlich erschossen. Die Engländer und Franzosen ließen denn auch bald diese Versuche wieder einschlafen.

Großes Aufsehen machten die Franzosen von ihren großen neuen „Geschützflugzeugen“. Es war darüber aus französischen Zeitungen zu erfahren, daß es sich um Zweidecker handelt, die außer dem üblichen Maschinengewehr noch eine englische Holchkißkanone auf der oberen Tragfläche aufweisen sollten. Die ersten Versuche mit diesen Riesen-Geschützflugzeugen mißlangen aber, da gemeldet wurde, daß die beiden damit übenden Hauptleute abstürzten und ihr Leben verloren. —

Wir werden in späteren Kapiteln noch mehr von den wundervollen Heldentaten unserer deutschen Luftbezwinger hören. Hier sei nur noch ein Gedicht wiedergegeben, das der Landsturmmann Franz Mahlke im Felde dichtete:

Flug an den Feind.

Die Wolken greifen aus mit Geisterhänden
Nach meiner stolzen Taube schlankem Leibe,
Trotzgurrend stößt sie nach der Sonnenscheibe,
Die brennend hängt an fernen Felsenwänden.
Dort geht die Schlacht. — Aus Schlünden seh ich's blitzen.
Flug an den Feind! — Nun, treue Taube, eile!
Da jage ich noch eine Erdenmeile,
Und mich umspeien wild die Kugelspritzen.
Ich steuere in großen Geierkreisen
Durch meine todumdrohten Einsamkeiten.
Ein Hebelzug — aus blauen Himmelsweiten
Saust erdenwärts mein Gruß von deutschem Eisen.

4. Kapitel.

Unsere Fliegerhelden im Osten.

Deutschlands und Österreich-Ungarns Heere hatten im Osten den Ansturm der russischen Horden, die in Millionenzahl vorrückten, abzuwehren. Sie haben ihre schwere Aufgabe meisterhaft erfüllt. Die „russische Dampfwalze" sollte Deutschland und Österreich-Ungarn niederwalzen und die verbündeten Reiche zerschmettern. Aber es kam gerade umgekehrt.

Feldmarschall Hindenburg warf die Russen durch die glorreichen Schlachten bei Tannenberg und an den Masurischen Seen (Herbst 1914) und durch die großartige Winterschlacht in Masuren (Februar 1915) aus deutschem Gebiet heraus. Im Mai und Juni 1915 wurden die Russen durch den Feldmarschall Mackensen und die österreichischen Generale aus Galizien vertrieben.

Dann aber trieben die deutschen und österreichisch-ungarischen Heere in beispiellosem schnellen Siegeslauf die russischen Massen vor sich her, zertrümmerten die starken Festungen der Moskowiter und besetzten Polen, Kurland, große Teile von Litauen und Wolhynien.

Auch auf diesem Kriegsschauplatz waren unsere tapferen und unerschrockenen Flieger und — das sei hier gleich bemerkt — unsere wunderbaren Zeppelin-Luftschiffe die treuen Gehilfen der Heerführer.

Aus der Zeit der Schlachten in Masuren berichtete ein Flieger — noch dazu einer, der von der Kieler Wasserkante stammte — über die Art, wie er aus dem Feuer zweier russischer Batterien entkam, folgendes:

„Wir bekamen den Auftrag, die russischen Batterien und die feindlichen Reserven der Zahl wie der Ortslage nach festzustellen und aufzuzeichnen.

Also hingesetzt in die Maschine und los!

In zwölfhundert Metern Höhe verließen wir unsern Flugplatz und hatten kurz vor dem Schlachtfeld achtzehnhundert Meter erreicht. Wir zogen in Ruhe darüber hin. Kaum aber waren wir in der Reichweite der feindlichen Artillerie, als zwei Batterien umdrehten und uns mit acht Schrapnellschüssen begrüßten.

Es war kein angenehmes Gefühl, zu sehen, wie acht Feuerkreise nach uns herauf blitzten. Wir warteten gespannt einige Sekunden, nachdem wir eine schwere Kurve gemacht hatten und sahen dann in nicht zu weiter Entfernung einige Rauchwölkchen von den explodierten Schrapnells.

Mein Beobachter und ich sahen uns an. Beide mußten wir, nachdem er mir aufgeschrieben hatte, daß die Russen bereits dreißigtausend Mark nach uns verknallt hatten, laut auflachen.

Mit aller Ruhe gingen wir nun an die Arbeit. Beobachter Leutnant H. zeichnete eine der russischen Stellungen nach der andern auf. Auch die Ortslage und Stärke der feindlichen Reservetruppen stellte er fest.

Nach etwa anderthalb Stunden hatten wir alles, was wir wollten. Nun galt es, unversehrt zu unserm Generalkommando zurückzukommen. Gegen die Sonne — dachte ich — ist hier das Richtigste, denn dann können sie die Entfernung schlecht feststellen und auch schlecht zielen.

Also heraus aus der von Kugeln durchschwirrten Luft, aber nicht in geraden Kurs, sondern im Zickzack, damit der Feind sich nicht einschießen kann.

Wieder blitzte es von unten zu uns herauf. Sechzehn mörderische Geschosse sandten sie uns nach . . . Doch wieder ohne Erfolg!

Die Wut und der Ärger der Russen mag ebenso groß gewesen sein wie unsere Freude. Selbst die russische Infanterie, die sicher tausende

von Kugeln gegen uns abgefeuert hat, soll ihren Erfolg, uns einen Treffer in das linke Tragdeck beigebracht zu haben, behalten! Uns hat er nichts geschadet.

Das Schwerste, meinten wir, hätten wir überstanden. Aber es war ein Irrtum. Die Meldung dem Generalkommando, das sich auf einem Berge befand, zu überbringen, war auch mit den größten Schwierigkeiten verbunden. In der Nähe fanden wir nur eine Möglichkeit zum Landen, und diese war bei unsern Batterien.

Also Motor dicht — und herunter durch die vom Feinde gesandten Schrapnells. Glatt brachten wir auch die Maschine, die jetzt noch einige Treffer mehr bekommen hatte, herunter. Sie war trotz ihrer Verletzungen noch flugfähig geblieben.

Kaum standen wir am Boden, als in dreißig Meter Entfernung Granaten einschlugen und mit einem donnerartigen Krachen zerbarsten. Da der Boden sehr weich war, drangen sie tief in die Erde ein, hatten aber sehr wenig, ja fast überhaupt keine Wirkung. Wir brachten dem Kommando unversehrt die Meldung und waren froh, daß sich der Generalgewaltige anerkennend darüber aussprach.

Gut und glücklich hatten wir unsern ehrenvollen Auftrag erledigt und flogen, so schnell wie möglich, aus dem Bereich des mordenden Bleis. Wir landeten glatt auf unserem Flugplatz abends nach sieben Uhr bei vollständiger Dunkelheit." —

Nach der Vertreibung der Russen aus Ostpreußen und dem Einrücken der deutschen Truppen in die Grenzgebiete Rußlands zeigte es sich, daß die Fliegerarbeit im Osten sehr verschieden war von der im Westen. Während es sich auf dem französischen Kriegsschauplatz zumeist um kürzere Aufstiege handelte, mußten im Osten hauptsächlich *weite Erkundungsflüge* bis zu dreihundert Kilometern Ausdehnung unternommen werden.

Die russischen Flieger hatten sich ihre Maschinen durchweg aus Frankreich kommen lassen, da die minderwertige russische Industrie gar nicht in der Lage war, Flugmaschinen herzustellen. Es hieß zwar, es würden in Rußland Riesenapparate nach den System *Sikowski* gebaut,

aber unsere Flieger haben solche nicht zu Gesicht bekommen. Die Russen benutzten Nieuport-Eindecker und Farman-Doppeldecker. Bei der Vertreibung der Russen aus Ostpreußen fanden unsere Truppen in Kibarty-Eydtkuhnen einen ganzen Park französischer Flugzeuge und französischer Motoren des Gnometyps, die die Russen bei ihrer eiligen Flucht vor den deutschen Hieben dort unversehrt zurückgelassen hatten.

Im September 1914 beschrieb in den Bremer Nachrichten ein Flieger seinen ersten Kampf mit einem russischen Flieger.

„Es war am Morgen nach der Schlacht bei Gumbinnen, als sich unsere Truppen mit mehr als achttausend Gefangenen in der Richtung auf K. zurückzogen. Ich erhielt den Auftrag, zu beobachten, ob und mit welchen Truppenmassen die Russen nachdrängten.

Kaum war ich eine Stunde ostwärts geflogen, als ich einen russischen Flieger auf einem Nieuport-Eindecker bemerkte, der scharf nach Westen hielt und — allerdings hundert Meter tiefer als ich — auf mich zukam.

Ich ließ mich durch ihn aber keineswegs stören, ging auf meinem schnell und mühelos steigenden Rumpler-Eindecker ein paar hundert Meter höher, ließ den Russen unter mir durchfahren und flog weiter, um den Anmarsch der Russen genau zu beobachten.

Kaum hatte ich einige Kilometer zurückgelegt, als mein Beobachter bemerkte, daß der feindliche Flieger gewendet hatte und nun in meiner Richtung flog. Sofort drehte ich ebenfalls. Wir steuerten nun aufeinander zu, nur daß ich wieder einige hundert Meter höher war als er.

Ich flog nun in der Richtung auf unsere Ausgangspunkte zu, als wir sahen, daß der russische Flieger wieder gedreht hatte und — allmählich steigend — uns nachflog. Sofort kehrten wir ebenfalls um und hielten nun direkt auf den russischen Flieger zu.

Als wir hundert Meter über ihm, kaum noch zweihundert Meter von ihm entfernt waren, machte ich meinem Begleiter das verabredete

Zeichen zu schießen. Er ergriff sofort den Kugelkarabiner, der Revolver hätte nicht weit genug getragen.

Kaum hatte der Leutnant geschossen, als der Russe, vom Entsetzen gepackt — er glaubte wahrscheinlich, wir hätten Maschinengewehre an Bord — seinen Apparat, so schnell er konnte, herumwarf und mit höchster Geschwindigkeit seinen Stellungen zuflog.

Wir eilten immer hinterdrein, bis wir über den russischen Truppen waren und — ungestört von den viel tiefer platzenden Gewehr- und Schrapnellkugeln — genau die Stärke und Anmarschrichtung der russischen Armee festgestellt hatten.

Anderthalb Stunden darauf erstatteten wir dem Oberkommando genaue Meldungen über unsere Wahrnehmungen." —

Auf ihre guten Erfolge in der Nachrichtenmeldung waren natürlich unsere Flieger im Osten ebenso stolz wie ihre Kameraden der „neuen Waffe" im Westen. Kam so ein Beobachter von einem wichtigen Erkundungsfluge unversehrt zurück, so stürzte er, verölt und verdreckt, gleich nach der Landung unter die versammelten Generale des Kommandos, die schnellstens ihre Generalstabskarten entfalteten und mit ruhiger Selbstverständlichkeit die vom Fliegerleutnant gemeldeten Feststellungen eintrugen.

Der Ernst des Krieges und die Wichtigkeit ihrer Aufgabe hatte schon in den ersten Kriegsmonaten unsere deutschen und österreichischen Flieger zu ganz hervorragenden Leistungen herangebildet. Sie wußten, worauf es ankam und hatten das rechte Vertrauen zu ihren von der deutschen Flugzeugindustrie meisterhaft gebauten Maschinen. Sie fühlten sich alle auf ihren Ein- und Zweideckern erstaunlich sicher.

Nach jedem Fluge besserten dann die kühnen Bezwinger der Luft die von den feindlichen Geschossen gerissenen Löcher in ihren Tragflächen aus und malten jedesmal sauber das Datum der Verwundung daneben. Sie folgten damit dem Beispiele der Schützen und Jäger, die ja auch ihre Scheiben mit Tageszetteln bekleben. Der geflickteste, narbenbedeckte und „ausgepflasterte" Apparat bildet den größten Stolz des Fliegers.

Vielfach sah man solche kampferprobten Flugzeuge auf den verschiedenen Kriegsausstellungen in Berlin, Wien, Dresden, München usw. So war auf der Kriegsausstellung in Dresden das erste Kampfflugzeug Immelmanns ausgestellt, mit dem er fünf feindliche Flugzeuge im Luftkampf besiegt und zum Absturz gebracht hatte. Ebenfalls sah man in Dresden eine zerschossene Gondel und einen zerschossenen Motorzylinder, der von einem Flugapparat Immelmanns herrührte, und deutlich zeigte, welchen Gefahren der Held bereits vor seinem Tode im Luftkampf ausgesetzt gewesen war.

In der Berliner Kriegsausstellung sah man neben verschiedenen herabgeschossenen englischen und französischen Apparaten auch ein deutsches Flugzeug, daß zwanzig geflickte Stellen in den Tragflächen aufwies. Soll es doch vorgekommen sein, daß ein einzelner Apparat bei einem einzigen Fluge achtzehn Wunden erhielt und doch betriebsfähig blieb.

Die russische Fliegeraufklärung war, wie schon gesagt wurde, recht schwach und konnte sich mit den deutschen Leistungen nicht messen. Um so mehr versuchten die russischen Truppen den deutschen Fliegern nach Möglichkeit zu schaffen zu machen.

Waren die deutschen Flugmaschinen über marschierende Russen gekommen, so machten letztere sofort halt, traten zusammen und eröffneten ein mörderisches Feuer, das indes selten deutsche Menschenleben forderte. Einmal wurden von den Moskowitern zwei Apparate eines Typs, der nicht sehr schnell steigen konnte, heruntergeholt. Die Flieger und ihre Beobachtungsoffiziere konnten aber durch die in der Nähe liegenden Wälder fliehen. Sie schlugen sich in zwei Nächten und zwei Tagen wieder zu ihrem deutschen Ausgangsflugplatz durch, wo sie mit um so größerer Freude aufgenommen wurden, als man sie schon in russischer Gefangenschaft geglaubt hatte.

Aber nicht nur durch Beschießung suchten die Russen unsere Aufklärung zu erschweren oder unmöglich zu machen.

Als sie gemerkt hatten, daß die deutschen Flieger in der Regel nur morgens und abends Erkundungsflüge machten, vertagten sie ihre

Fliegerleutnant
Immelmann

Hauptmann
Boelcke

Graf Zeppelin

Fliegerleutnant Parschau

Fliegerleutnant Frankl

Märsche in die Zeiten von neun bis zwölf und nachmittags von zwei bis vier Uhr. Bald hatten das unsere Leute heraus und flogen nun natürlich immer in diesen Stunden. Als die Russen ihre Absicht erraten sahen, warfen sie ihre ganze Marschordnung nochmals um. Die Bagage wurde nun in der Nacht nach vorn geschoben, und die Truppen marschierten tagsüber querfeldein und ließen die Chausseen und Landstraßen frei.

Aber auch das hatten unsere klugen Lufthelden bald heraus bekommen. Der oben zuletzt erwähnte Flieger erzählte nämlich:

„Von meiner Fliegerstation wurde morgens ein Offizier zur Erkundung der im südlichen Ostpreußen heranmarschierenden Russen ausgesandt, der weit ins Land hinausflog und die Meldung von einer heranrückenden Division brachte.

Um nähere Einzelheiten festzustellen, bekam ich den Auftrag, auf einem mehr als dreihundert Kilometer betragenden Fluge auszukundschaften, ob die im Anmarsch gewesene Division sich etwa wieder zurückgezogen habe. Als ich mich etwa zehn Kilometer von der Chaussee entfernt befand, und zufällig durch die Flügelöffnung nach unten sah, erblickte ich ein völlig grau gewordenes Dorf. Als wir trotz des uns entgegenprasselnden Kugelregens einige hundert Meter heruntergingen, fanden wir das ganze Dorf voller Soldaten. Auch auf den Feldwegen wälzten sich dichte Schlangen grau gekleideter russischer Soldaten nach vorwärts der deutschen Grenze zu. Das war die Division, die mein Kamerad wenige Stunden vorher auf der Chaussee von W. her im Anmarsch gesehen hatte.

Und so trafen wir auch später die russischen Truppen fast immer auf Feldwegen. Aber das alles half ihnen nichts. Sie wurden stets rechtzeitig entdeckt." —

Flieger und Beobachter haben überhaupt im großen blutigen Weltkriege bewiesen, daß sie nicht nur die kühnsten Erwartungen befriedigt, sondern sie sogar weit übertroffen haben. Die Schwierigkeiten sind im Kriege erheblich größer als im Frieden, da das Flugzeug aus eigenen Sicherheitsgründen in größter Höhe fliegen muß, gleichviel ob die Witterung günstig oder ungünstig ist. Der Beobachter ist daher nicht

immer in der Lage, die Orte mit der mitgenommenen besonderen Flieger-Landkarte zu vergleichen. Er wird sich sehr oft durch Wolkenbildung verhindert sehen, seine Karte benutzen zu können, so daß er sich allein durch Benutzung von Kompaß, Uhr, Kompaßdreieck und Rechenschieber zurechtfinden kann. Es ist aber auch nicht immer ganz leicht, selbst bei klarstem Wetter die Ähnlichkeit des Kartenbildes mit der Landschaft festzustellen. Die Erdoberfläche sieht bei klarem Wetter aus der Vogelperspektive zwar wie eine mehrfarbige Landkarte aus, bietet aber manche charakteristische Abweichungen. Bei den Karten werden zum Beispiel die Wege verhältnismäßig breit gezeichnet; ein Waldrand ist selten ganz scharf angedeutet. Dem Luftfahrer aber stellen sich die Waldränder scharf ausgeprägt dar und durchaus nicht in einer mit der Karte übereinstimmenden Zeichnung. Das beruht nicht etwa auf einer Unrichtigkeit der Karte, sondern auf einer Täuschung des Beobachters, der die Linien infolge der Berg- und Talbildung perspektivisch verzerrt sieht. Ebenso ergeht es ihm mit den Kunststraßen, die häufig gekrümmt erscheinen, während sie auf der Karte schnurgerade dahinlaufen. Es krümmt sich dem Fliegerbeobachter die Straße, je nachdem sie über einen Berg oder durch ein Tal führt.

Der sicherste Anhalt für unsere Kriegsflieger sind die Eisenbahnen, weil bei diesen Berg- und Talbildung nur in unwesentlicher Weise in die Erscheinung treten. Bäche und Seen bilden aus dem gleichen Grunde sichere Anhaltspunkte. Die Spiegel von Seen sind meist weithin sichtbar und äußerst wertvoll für die Orientierung unserer Kriegsflieger.

Bei Flügen über gebirgiges Gelände ist die Beweglichkeit der Luft infolge der Unregelmäßigkeit der Erdoberfläche besonders stark. Hier muß der Flieger oder sein Beobachter die Aufmerksamkeit auf gefahrbringende Talbildungen richten. Auch die Wolkenbildungen muß er im Auge haben, um Gewitterwolken auszuweichen, da in ihnen oder in ihrer unmittelbaren Nähe starke Vertikalströmungen vorhanden sind, die um so gefährlicher werden, als das Flugzeug ihnen gegenüber machtlos ist. Zu diesen Vertikalströmungen sind auch die sogenannten „Luftlöcher" zu zählen, die durch die Auflockerung der Luft über hellem Gelände, beispielsweise

über Sandboden oder Getreidefeldern, auch über Wald entstehen. Scheint nämlich die Sonne auf hellen Boden, so wird ein großer Teil der Wärmestrahlen zurückgeworfen und trägt zu noch größerer Erhitzung der darüber befindlichen Luft bei. Die erhitzten Luftmassen dehnen sich aus, werden leichter und steigen in die Höhe, so daß lockere Luft nun nicht mehr genügend trägt. Diese Erscheinung wurde besonders oft von unsern Fliegern auf dem östlichen Kriegsschauplatz beobachtet. —

Die amtlichen Berichte über die Heldentaten unserer Flieger waren in der Regel — deutschem Soldatengeist entsprechend — immer sehr kurz abgefaßt. Nur einmal brachten die amtlichen Veröffentlichungen der „deutschen Heldentafel", in der die hervorragendsten Einzeltaten unserer Feldgrauen aufgezeichnet waren, einen ausführlichen Bericht über ein Fliegerabenteuer. Der Bericht betraf den Flugzeugführer Sielaff und den Beobachter Barth und schilderte eine gefährliche Luftszene vom 26. November 1914:

„Es war wenige Tage vor der Schlacht bei Lodz, als die russische Offensive zum Stehen gebracht wurde. Noch versuchte der Feind über die Warthelinie vorzustoßen, um einen schwachen Punkt zu entdecken. Dem letzten Aufklärungsflug unserer Abteilung, die noch auf deutschem Boden dicht an der Grenze lag, waren mehrere Tage mit leichtem Schneefall gefolgt; eine Wolkenhöhe von nur hundert Metern verbot jeden Flug überm Feinde.

Endlich stieg das Barometer und versprach besseres Wetter, so daß abends neue Befehle und Auskunft über die Lage vom Stabe der Division, der wir zugeteilt waren, abgeholt wurden, um morgens möglichst früh starten zu können.

Am Morgen hatte der Wind gedreht, durch einzelne Löcher in den Wolken war blauer Himmel zu sehen, so daß Benzin, Öl und gewärmtes Wasser nachgefüllt wurden, um unsern Eindecker flugbereit zu machen.

Gegen zehn Uhr, wegen der Kälte warm eingehüllt, flogen wir ab, schraubten uns auf tausend Meter hoch, und nun nach Osten. Da kommt die Prosna, der Grenzfluß, da die erste polnische Stadt. Auf der Etappenstraße

unter uns ziehen langsam Proviant- und Munitionskolonnen, kurz vor Rustec wird die letzte deutsche Abteilung sichtbar. Unser Auftrag lautete, die auf den Straßen Belchatow — Buczek — Szezercow — Belchatow — Wadlew — Lask — Widawa befindlichen Truppen und deren Stärke festzustellen und in Widawa die Meldung abzugeben. In fünfzehnhundert Metern Höhe kreuzten wir Szezercow und zeichneten die Schützengräben und Feldbefestigungen in die Karte ein. Wir flogen dann weiter südöstlich bis Luszanowice und nach Belchatow. Zu beiden Seiten der Straße Belchatow—Lipy, insbesondere im nördlich angrenzenden Waldabschnitt stellten wir ebenfalls starke Feldbefestigungen fest. Die Straße Belchatow — Szezercow war von Truppen frei. Bei Lubiec nördlich des Straßenübergangs über die Pilsia erhielten wir von feindlicher Artillerie Feuer. Auf der Straße Szezercow — Sobki zogen mehere Wagenkolonnen von Kavallerie begleitet nördlich.

Plötzlich streikt die Maschine. Anstatt seine pflichtgemäßen tausendvierhundert Touren zu machen, geht der Motor auf zwölfhundert zurück. Wo mag der Fehler stecken? Alle Pumpen werden nachgearbeitet. Der Tourenzähler springt wieder hoch, um sofort nachzulassen; tausend, neunhundert Touren, und rapid geht's auf siebenhundert zurück.

Der Luftzug schleudert uns Kühlwasser ins Gesicht und zeigt uns damit die Fehlerquelle: Ein Geschoß hat den Kühler oder ein Wasserrohr getroffen. Blitzschnell heißt's überlegen. Höhe fünfzehnhundert Meter, mindestens dreißig Kilometer von der deutschen Linie entfernt, unter uns feindliche Truppen, die fortfahren uns zu beschießen. Bei einer Höhe von fünfzehnhundert Metern dürfte der Apparat im Gleitflug noch zwölf Kilometer zurücklegen, hierzu käme noch die übrige motorische Kraft.

„Wohin?" ruft der Führer, und sofort deute ich auf die südwestlich von uns liegenden großen Wälder.

Während des Gleitflugs machen wir uns fertig für die Überraschungen, die unten unsrer harren werden. Die schweren Filzstiefel werden ausgezogen, dir Karten eingesteckt, ebenso Stoppuhr, Barometer und

Kompaß. Der für alle Fälle stets mitgeführte kleine Rucksack wird zugebunden, der Mündungsschoner des Karabiners abgenommen und die Sturmstreichhölzer werden bereitgelegt, denn es ist erste Pflicht, den Apparat nicht in Feindeshände fallen zu lassen.

Höhe fünfhundert Meter! Der bereits festgefressene Motor rasselt stark und gibt sein Letztes her. Unten galoppieren uns Reiter nach und schießen auf uns. Nun wird der Landungsplatz herausgesucht. Hinter dem Walde, den wir niedrig überfliegen, liegt eine Schonung, die ein Flüßchen durchzieht, dann wieder ein großes Waldstück. Ich rufe dem Führer zu, auf der andern Seite des Flüßchens zu landen, und der Eindecker setzt in den halbhohen Bäumen der Schonung auf und steht.

Wie während des Gleitflugs verabredet, sticht der Führer sofort nach der Landung mit dem Seitengewehr in den Fallbenzintank; Rucksack, Pelz und Karabiner sind schon hinausgeworfen, und ein Streichholz vorm Abspringen setzt das Flugzeug in lichte Flammen. Der Flugzeugführer nimmt den Karabiner, ich meinen Revolver, und an einigen Bauern vorbei, springen wir über die Straße weg in den Wald. Eine halbe Stunde laufen wir der Mitte des Waldes zu, bis wir ein Erdloch finden.

Es war 2 Uhr mittags geworden. Aus dem Rucksack, den freundliche Hände im Quartier gefüllt hatten, wird gegessen und getrunken. Die Karte wird eingehend studiert und mit ziemlicher Genauigkeit unsre Lage festgestellt. Bis zu den ersten deutschen Stellungen sind achtundzwanzig Kilometer Luftlinie. Es wird beschlossen, mit Einbrechen der Dunkelheit aufzubrechen.

Als sich gegen vier Uhr die Farben des Waldes mit den Schatten vermengten, verließen wir unser Versteck. Sorgfältig wurde reine Westrichtung nach dem Kompaß marschiert. Am Ende des Waldes prallten wir auf einen russischen Unterstand, der so kunstgerecht ins Dickicht eingebaut war, daß wir ihn erst auf einen Meter Entfernung sehen konnten, er war leer.

Nun wanderten wir, vom Donner der Kanonen begleitet, durch endlose Wälder.

So verrann Stunde um Stunde. Vor uns tauchten Lichter auf; links und rechts neben der hochgebauten Straße sind Sümpfe. Ein russisches Straßenschild zeigte die Stadt Szezercow an, die wir vormittags überflogen hatten.

Mit einem Male taucht aus dem Dunkel vor uns ein Schlagbaum auf, flankiert von zwei Kosakenposten. Nun ruhig Blut! Wir hatten schon vorher die Mützen durch Blaschliks ersetzt, die Achselklappen waren abgetrennt. Ruhig zugehend waren wir an dem Schlagbaum angekommen, stiegen über ihn weg, ebenso über den zweiten, etwa fünf Meter weiter entfernten Schlagbaum, indem wir die Posten durch Handanlegen grüßten. Wir waren erstaunt, nicht angehalten zu werden.

Dann kamen wir auf den Marktplatz. Es war gegen zehn Uhr nachts, alles schlief bereits. Wir hielten uns dicht an die Häuser. Da wir vermuteten, daß der Westausgang der Stadt stärker besetzt sein würde, versuchten wir nach Süden abzubiegen. Durch eine Seitenstraße gehend, sahen wir eine Brücke vor uns, auf der rechten Seite einen Posten. Wir hielten uns links und gingen ruhig vorbei, ohne angehalten zu werden. Kaum waren wir aber in der Dunkelheit, hielten wir ein schnelleres Tempo doch für angebracht, um aus dem Bereich der Schützengräben zu kommen. Nach einer Viertelstunde südlicher Marschrichtung über Feld waren wir aus der Gefahr heraus.

Nach Rusiec wollten wir, wo wir am Morgen die letzte deutsche Abteilung gesehen hatten.

Die nachfolgenden Stunden bedeuteten wieder angestrengte Märsche über Sümpfe, Wiesen und Aecker, durch dunkle Wälder, langgezogene Ortschaften. Nachts zwei Uhr drangen wir in ein einzeln stehendes Gehöft, um in schwieriger Konversation die genaue Lage festzustellen. Wir fanden zu unsrer Freude, daß wir nur noch eine halbe Stunde von Rusiec entfernt waren. Wir ließen uns von dem Polen gegen Entgeld führen und trafen nachts gegen drei Uhr bei unsern Vorposten ein.

Am nächsten Morgen erfuhren wir von dem Führer des Landsturm-Bataillons, daß dieses am Abend vorher bis gegen sieben Uhr Szezercow

besetzt gehalten hatte, aber wegen Anmarsches von überlegenen feindlichen Truppen nach Rusiec zurückgenommen war. Wir hörten auch zu unsrer Freude, daß unser Flug dem Bataillon von großem Vorteil gewesen war. da die Russen durch unsre Beschießung ihre Stellungen verraten hatten, Am nächsten Tage kamen wir zu unsrer Abteilung zurück, freudig begrüßt, da wir schon als vermißt aufgegeben waren."

Von einem andern gefährlichen Fluge auf dem östlichen Kriegsschauplatz gab ein Feldbrief eine lebendige und anschauliche Schilderung, den der E. B. Anz. mitteilte:

„Eben sind wir beide, Führer und Beobachter, zum General geholt worden, um unsern Auftrag zu erhalten; die Straßen, die wir entlang fliegen, werden eingezeichnet. Der General fragt uns noch: „Können Sie's machen? Heute abend oder morgen früh muß ich Ihre Meldung haben!" Wir sagen freudig zu, und mit „Glück ab" werden wir verabschiedet.

Schnell bringt uns der Kraftwagen zum Flughafen. Der Werkmeister und mein Flugzeugwart stehen mit fragenden Blicken da. „Also heute drei Uhr dreißig Minuten nachmittags die Maschine startbereit machen, voll Benzin und Öl einfüllen."

Dann wird nochmals mit dem Beobachter der Auftrag besprochen, Karten werden geordnet usw. Bis zum Abflug stärken wir uns noch.

Draußen am Platz steht bereits mein Flugzeug, und während mein Beobachter einsteigt und in seinem Sitz alle sieben Sachen ordnet, gehe ich nochmals um mein Maschinchen herum. Der brave Mercedes wird noch mal gestreichelt vor seiner langen Reise, dann steige ich in meinen Führersitz.

Mit Vollgas setzt sich das Flugzeug in Bewegung, nach fünfzig Meter Anlauf noch ein letztes Aufsetzen auf dem Boden, und dann fliegen wir. Bis zweihundert Meter Höhe gib's noch ordentliche Wischer, aber dann wird's ruhig, und es ist ein Genuß, zu fliegen. Außerdem geht es ja dem Feinde entgegen.

Während ich alle Instrumente beobachte und die Ölung kontrolliere, bekomme ich schon den ersten Wink, der mir die Richtung angibt. Ein sorgender Blick des Beobachters auf den Höhenmesser wird mit „fünfhundert Meter" durch Zeichen beantwortet. Er winkt „höher", und bald sind wir auf der verabredeten Höhe von tausend Metern. Der Motor zieht heute ganz besonders gut. Nach einiger Zeit, während der mein Beobachter gerechnet hat, hebt er eine Tafel hoch. Sechsundneunzig Kilometer Geschwindigkeit, und dann ein Ortsname mit russischem Klang. Ich vergleiche die Karte, es stimmt. Der brave „Franz", wie jeder Beobachter heißt, hat also richtig gefunden, und es geht weiter an den Feind.

Plötzlich blickt mein „Franz" gespannt auf ein Grenzdörfchen und zeigt mit dem Finger lebhaft dahin. Unten eifrige Bewegung, wir haben den Gegner überrascht. Schnell eine Schwenkung, damit die Sonne den Gegner blenden muß, wenn er uns beschießen will.

Die Russen laufen hin und her, und aus einer Gruppe, in der es wie im Ameisenhaufen wimmelt, blaue Wölkchen als Gruß für uns. Wir lachen beide bei dieser Feuertaufe. Weiter fliegen wir den befohlenen Weg, doch er ist frei.

Zwei Stunden fliegen wir schon und erreichen jetzt unsern weitesten Punkt. Nun geht's die Parallelchaussee zurück. Wir kreuzen jetzt mehrere Straßen, doch die Beobachtung ist nun mit der Sonne herrlich weit.

Da sehe ich plötzlich auf dem Flügel links neben mir ein kleines Loch. Während ich mir noch überlege, ob es heute morgen schon da war, bemerkte ich ein zweites und dann noch weitere. Wir werden also beschossen.

Aber woher? Da tauchen aus dem Walde auch schon die Kolonnen auf und knallen wie verrückt, wir sehen's an den Wölkchen. Aufgeregt läuft unten alles durcheinander. Schnell wird nachgezählt, wie stark der Feind ist. Ein Regiment mit Bagage wird auf dem Meldeblock notiert. Weiter links hält eine Batterie im Dorfe, doch ehe sie abprotzt, und zum

Schuß kommt, vergehen drei Minuten; das sind für uns aber 5 km, und endlich tauchen weit, weit hinten sechs kleine Rauchwölkchen auf, viel zu kurz, und die Sprengpunkte zu niedrig. Wir waren also diesmal die schnelleren.

Nun sind wir wieder über unserm Vaterlande. Traurig sehen an der Grenze die rauchenden Gehöfte aus, die die Kosaken in Brand gesetzt haben, wir merken uns die Anzahl der Brandstellen. Siebzehnhundert Meter zeigt der Höhenmesser, nun soll der brave Mercedes aber geschont werden, erst zwanzig dann sechzig Touren werden gedrosselt, und allmählich gehen wir auf zwölfhundert Meter herunter. Doch hier wird es schon böig, aber ich freue mich über die kleine Schaukelei; endlich gibt es etwas zu arbeiten mit Höhen- und Seitensteuer, einige Mittagswolken werden geschickt umgangen. Wir haben jetzt Rückenwind, denn die Tafel meines Beobachters zeigt hundertdreißig km, eine ordentliche Fahrt!

Endlich haben wir den Flughafen wieder unter uns. Zwölfhundert Meter darüber wird abgestellt, und in langer Kurve gleiten wir. Die Maschine fliegt sich wirklich gut; noch eine letzte Drehung gegen den Wind, und es ist Zeit zum Abfangen.

Die Landung ist glatt, und Motor und Flugzeug stehen still. Freudig blicken wir uns in die ölbefleckten Gesichter und sind stolz auf die Feuertaufe. Acht Treffer werden im Flugzeug festgestellt, doch alle sind wirkungslos durch die Leinwandbespannung gegangen.

Mein „Franz" und ich besprechen im Kraftwagen,der uns zum General hinbringt, nochmals unsere Beobachtungen; sie stimmen völlig überein. Beim Stabe empfängt uns der Generalstabsoffizier erwartungsvoll. Mit allseitigem Händedruck begrüßt man uns in der Umgebung des Generals, und wir erzählen drinnen beim Kommandierenden, was wir gesehen. „Brav so, ich verlasse mich auf Ihre Meldung!" und wir sind bald verabschiedet.

Im Traum ziehen dann im Quartier die Erlebnisse der letzten Stunden an uns vorbei. Man kann es noch nicht begreifen, daß man eben noch vorn am Feind war und nun schon wieder ungestört schlafen

kann. Wir haben in knapp vier Stunden eine Reise von über dreihundert Kilometern hinter uns." — —

Im Osten wurden natürlich auch scharfe Luftkämpfe der Kampfflugzeuge geliefert, jedoch lange nicht in dem Maße, wie auf dem westlichen Kriegsschauplatz. Die Russen waren schlechte Flieger, sie borgten sich, wie wir schon sagten, von ihren Bundesgenossen Maschinen und Flugzeuge aus. Berichtete doch einmal der amtliche Heeresbericht, daß an der russischen Front ein englischer Apparat mit französischer Besatzung niedergeholt wurde.

Wenn es aber galt, einen Feind zu erjagen, dann waren auch unsere Luftbezwinger im Osten die Sieger.

An einem schönen Sommertage 1916 waren zwei deutsche Fliegeroffiziere beauftragt, die russische Stellung genauer zu erkunden. Es waren elastische, jugendlich kraftvolle Gestalten, die das Feldmeisterabzeichen und das Eiserne Kreuz erster Klasse schmückte. Sie hatten schon in Nordfrankreich und in Serbien ihre ersten Taten vollbracht.

Mit langen Schritten ging der Führer über das taufeuchte Gras zu seinem Doppeldecker. Er prüfte ihn noch einmal sorgfältig bis auf die kleinste Schraube des Motors. In den glatten grauweißen Tragflächen war eine Anzahl überklebter Löcher. Spuren früher überstandener Gefahren und Kämpfe.

Der Führer kletterte mit Gewandtheit eines wie Immelmann geübten Turners auf seinen hohen Sitz und probierte die Steuer. Sie arbeiteten tadellos. Dann sprang er wieder heraus aus der erprobten Maschine und machte sich mit dickem, pelzgefütterten Ledermantel, dickem „Sturzhelm" — Kochtopf genannt — Schutzbrille und Lederhandschuhen bereit zur Abfahrt.

„Na, lieber Kamerad, bist du zum Augen fertig, dann kann die Reise losgehen."

Der so angeredete Beobachter schnallte seinen Sturzhelm fest.

„Nimm, bitte, die von unsern Fotogrammetern gefertigten Karten und verstaue sie an Bord." — „So, danke schön. Jetzt haben wir alles. Also vorwärts ins Vergnügen!"

Der Führer machte sich daran, den Propeller anzuwerfen, während sich auf seinen Wink einige Soldaten vom Fliegerbataillon an die Flügel stellten, um den Apparat zu halten.

Laut ertönte der Befehl „Los!"

Eine kurze Strecke noch liefen die Soldaten mit dem L. auf den Achselklappen neben dem anruckenden Apparat her. Dann glitten die Räder des Fahrgestelles mit so rasender Schnelligkeit über den Wiesenboden hin, daß sie zurückbleiben mußten.

Nun hob sich der mit den großen Eisernen Kreuzen geschmückte Doppeldecker mit stolzem schönen Schwung in die Höhe.

Die beiden Insassen des Apparats sahen, wie die Schuppen und Baracken auf der Wiese immer kleiner wurden. Fünfhundert Meter.

Aus tausend Meter Höhe sahen sie ein zweites deutsches Flugzeug aufsteigen — und dann noch eins. Beide verschwanden in verschiedenen Richtungen.

Jetzt tauchten unsere beiden Helden hinein in dichte, vom Morgenwind gepeitschte Nebelmassen. Mit wildem Surren durcheilt sie der deutsche kriegerische Riesenvogel.

Der Führerleutnant zog am Höhensteuer. Sie stiegen noch einige hundert Meter. Sie hatten den Nebel unter sich und über sich den schönsten herrlich blauen Sommerhimmel. Die Schwingen des hellgrauen Vogels gleißten und glänzten wie Silber in der hellen Morgensonne. Die sportliche Lust am Luftfahren erwachte im Flieger und im Beobachter.

Der Morgennebel unter ihnen zerteilte sich. Er verschwand vor der warmen Sonne immer mehr. Charakteristische Eigentümlichkeiten der Landschaft traten mehr und mehr hervor und ermöglichten das Zurechtfinden. Tief unten flogen Ortschaften und Felder und Wälder im schnellsten Wechsel vorüber.

Nach der rasenden Geschwindigkeit des Motors und der bisher verflossenen Zeit, die die Armbanduhr zeigte, mußten sie die mutmaßlichen Stellungen der Russen bald erreicht haben.

Der Beobachter beugte sich einen Augenblick über seine Karte. Mit der Hand deutete er nach der Richtung, die der Führer nehmen sollte.

Etwas langsamer als er gestiegen ließ der Führer den Apparat einige hundert Meter sinken. Dann suchte der Beobachter eifrig mit dem Triëderglas. Ein kurzer befriedigter Ausruf — und er machte einige Tintenstiftvermerke auf seiner Karte.

Der Doppeldecker strich in gleichmäßigen weiten Kreisen über dem fruchtbaren Lande, in dem nur des Beobachters scharfes Auge graue russische Truppen entdecken konnte.

Jetzt aber waren auch sie von den Moskowitern gesehen worden.

Die Schrapnells flogen von den Abwehrgeschützen auf. Weiße Wölkchen wie lichte Seidenflocken umgaben in weitem Umkreise das sichere deutsche Flugzeug. Eine der Schrapnellkugeln traf die Tragfläche, den Apparat kaum erschütternd.

Das Explodieren der Geschosse aber war nicht zu hören vor dem ununterbrochenen Knattern des Motors. Nur tief unter sich sahen die vermummten Flieger das Mündungsfeuer der Geschütze aufblitzen.

„Noch einen Augenblick in dieser Höhe aufhalten"! rief der Beobachter durch den Sprachschlauch.

Aber im selben Augenblick sah der aufmerksame Führer von der Seite einen andern Apparat auf sich zukommen. In großer Entfernung tauchte ein zweiter Gegner auf.

Unser Führer zog das sicher wirkende Höhensteuer. Pfeilschnell stieg der Doppeldecker, dem Steuer willig gehorchend.

Auch des Beobachters scharfe Augen hatten die von den Russen drohende Gefahr erspäht. Alle Fibern seines Gesichts strafften sich. Er hielt die geladene Waffe schußbereit.

Jetzt war der Feind ganz nahe. Die ersten Maschinengewehrschüsse von Bord des Russenapparats krachten und überschütteten das deutsche Flugzeug mit einem Hagel von harten spitzen Grüßen.

Mit eisernster Ruhe hielt der führende Leutnant das Steuer. Jede Muskel, jeder Nerv seines Kopfes und Armes war in höchster Spannung. Mit Schnelligkeit maß er die Bewegung des Gegners. Er ließ danach den eignen Apparat bald steigen, bald in Blitzesschnelle zur Seite ausweichen.

Aus des Fliegers Auge sprach die Freude an dem Kampfe, der an die Entschlossenheit, die Geistesgegenwart, die Nerven der Kämpfenden die höchsten Anforderungen stellte. „Wenn nur der Motor nicht getroffen wird — das Gestell hälts aus" —schoß es ihm durch den Kopf.

Während die beiden Flugzeuge wie zwei mächtige Adler sich umkreisten, sauste der zweite Feind heran.

Da — eine sekundenschnelle Wendung des Deutschen — fast wie ein Sprung, so scharf am Feinde, daß die Flügel der kämpfenden Riesenvögel sich streifen.....

Ein aufblitzender Schuß aus dem Revolver des Beobachters.....

Es schwankte der erste Angreifer der Russen. Einen Augenblick höchster Spannung noch — und er stürzt, sich überschlagend, steil in die Tiefe. Die Kugel des deutschen Beobachters hat wieder einmal sicher getroffen. . . . .

Eine Sekunde lang ließ der deutsche Meisterschütze die Waffe sinken. Die beiden Kameraden tauschten einen Blick siegesfrohen Triumphes. —

Jetzt war aber auch der zweite Gegner ganz nahe. Das aufregende Spiel auf Leben und Tod begann zum zweiten Male.

Die Schüsse des feindlichen Gewehrs blitzten auf..... Ein schneller sicherer Ruck am Höhensteuer. Der deutsche Riesenadler schwebte einen Augenblick schräg über seinem Angreifer.

Aber — der Beobachter des deutschen Apparats rührte sich nicht . . .

„So schieß doch!" schrie der Führer in wildester Erregung. Aber dem andern fiel im selben Moment die Waffe aus der Hand. Er sank zurück in seinem Sitz. Ein deutsches Heldenleben hatte im Kampf für das geliebte Vaterland ehrenvoll geendet.

Der Führer warf einen schnellen Blick auf den toten Freund und Kameraden — dann aber hing sein scharfes Auge wieder festgebannt an den Bewegungen des Feindes. Nur denken konnte er: „Bleib Du im ew'gen Leben mein guter Kamerad!"

Da der Deutsche Flugzeugführer nun vollständig waffenlos gegenüber dem Maschinengewehrfeuer des feindlichen Kampfflugzeuges war, kam alles darauf an, ob der deutsche oder russische — in Frankreich oder Amerika gebaute — Motor die größere Schnelligkeit erzielen konnte.

Der deutsche Führer riß am Steuer, daß der Apparat sich fast überschlug. Steil schoß er in die Höhe. Dann sauste er vorwärts durch die Luft, in möglichst gerader Richtung den Weg nehmend, den er durch die Morgenluft gekommen war.

Einen schnellen Blick warf er hinter sich. Der Verfolger war ziemlich nahe hinter ihm und feuerte mit Schnelligkeit. Die Kugeln pfiffen um ihn her. Manche schlug klatschend an die Tragflächen und an die Stäbe der Maschine.

„Ein Glück — der Motor ist noch nicht getroffen!"

Mit größter Fahrt durchschnitt er die Luft. Er merkte, daß sein Vorsprung sich von Minute zu Minute vergrößerte.

Doch was ist das! Vorn in seinem dicken Fliegermantel sieht er ein kleines rundes Loch, dessen Ränder sich rot färben von sickerndem Blut.

Es kam ihm die Erinnerung an einen scharfen Schlag, den er einen Augenblick gespürt hatte, als er seine Maschine zur Rückkehr wandte.

Er biß die Zähne zusammen. Doch sein Gesicht überzog sich langsam mit fahler Blässe. „Wenn mich jetzt die Kräfte verlassen, so bin ich verloren! Ja schlimmer als tot — gefangen in russischer Hand! Das hieße: Sibirien!"

Darum nur durchhalten um jeden Preis bis er über den deutschen Gräben ist und Flugzeug und Meldung geborgen hat. Nur jetzt nicht verzagen, wenn ihn auch das Fieber schüttelt und der stärker werdende Blutverlust schwächt! In seinem Sinn lebte daher nur der eine Gedanke: „Vorwärts!"

Der Held fühlte, daß seine Kräfte abnahmen. Mit krampfhaft geöffneten Lippen rang er mühsam nach Atem.

Er warf einen Blick auf den Kompaß. Die Richtung war ganz richtig. Aber würden seine Kräfte aushalten, — oder würde er bald auch so bleich sein wie sein verendeter Kamerad? Der war zusammengesunken, den Kopf kraftlos nach hinten gebeugt . . .

Er sah in die Tiefe. Ein Wald breitete seine in Sonnenglast wogenden Baumkronen aus. Dahinter kam freies Feld, kam Wiesenland.

„Vorwärts, schneller vorwärts!" Eine Ohnmacht kommt — so hämmerte es in seinem Hirn.

Halb besinnungslos hielt er das Steuer. Da — tief unten — ein helles Barackenlager — sein rettendes Ziel.

Mit letzter Anstrengung riß er seine Kräfte zusammen. Er drosselte den Motor mit zitternden Fingern ab. In der plötzlichen Stille hörte er das Keuchen seiner eigenen Lunge.

In steilem Gleitflug schoß der deutsche Doppeldecker herab, die unten beobachtenden Soldaten sprangen hinzu.

„Gerettet und geborgen!"

Ein Offizier eilte hinzu. Er erhielt die Meldung und die Karte des toten Beobachters. Sanitäter nahmen den wackeren Flieger und brachten ihn — der in tiefer Ohnmacht lag — in das nächste Feldlazarett. In der Heimat genas er von seiner Verwundung, lange Zeit zwischen Tod und Leben schwebend.

Dem als Held gefallenen Beobachter aber bereitete man ein Grab im Russenland. Ein Flugzeugpropeller kam als Kreuz darauf.

So kämpften und so verstanden unsere Flieger zu sterben — im Osten wie im Westen. — —

5. Kapitel.

Graf Zeppelin und sein Werk.

Zu den bedeutendsten „Bezwingern der Luft", zu den kraftvollsten deutschen Männern der Tat, zu den volkstümlichsten Helden Nord- und Süddeutschlands gehört Graf Zeppelin, der „Deutsche Luftmarschall".

Es haben sich um die Entwicklung der deutschen Luftschiffahrt auch andere Männer im Frieden und im Kriege große Verdienste erworben, aber der häufig genannteste Name ist doch: Zeppelin. Wie Max Immelmann uns als der Typus des deutschen Fliegers erscheint, so ist Ferdinand v. Zeppelin der volkstümliche Vertreter der Luftfahrt.

Während Immelmann ein Norddeutscher war, ist Zeppelin ein Sohn der süddeutschen Erde. In der Nähe der geschichtlich so berühmten Stadt Konstanz liegt beim Dorfe Emmishofen der alte Grafensitz Girsberg. Hier verlebte Graf Ferdinand von Zeppelin mit einem Bruder und einer Schwester eine schöne Jugendzeit.

Geboren wurde er am 8. Juli 1838 in dem Hause seiner Großeltern auf der sogenannten „Insel" zu Konstanz. Ferdinand und sein Bruder Eberhard tummelten sich am liebsten in der freien Natur, wozu ihnen die

Eltern die größte Freiheit ließen. In den klaren blauen Fluten des Bodensees zu schwimmen, oder pfeilschnell im Segelboot darüber hinwegzugleiten — das war ihre größte Lust und gab ihnen Kraft, Mut und Selbstvertrauen.

Zum Unterricht wurden die Zeppelin'schen Grafenkinder erst allmählich herangezogen. Das Lesen, Schreiben und Rechnen lernten sie durch einen schlichten Volksschullehrer aus Ravensburg.

Als Graf Ferdinand zwölf Jahre alt war, kam ein Erzieher in das Haus seiner Eltern, der die Zügel scharf anspannte und im Unterricht die Kinder ziemlich anstrengte. Seine Lieblingsfächer waren Geschichte und Erdkunde. Der Vater aber, der selbst ein großer Naturfreund war, öffnete ihm Herz und Auge für die Schönheiten der Natur; oft mußte der junge Graf dem alten beim Einsammeln von Raupen, Schmetterlingen und Käfern behilflich sein. Die Zeppelin'sche Insektensammlung war in Kennerkreisen wohlbekannt.

Im häuslichen Leben der Eltern unseres Zeppelin herrschte ein Frieden, der äußerst wohltuend und auch für die Entwicklung des Gemütslebens der Kinder von großer Bedeutung war. Da hörte man nie Zanken und Schelten. Wenn es je etwas zu verweisen gab, so geschah es mit Liebe und Schonung. Die unendliche Liebe, Güte und Ruhe, die Graf Zeppelin jederzeit bis in sein Alter bewiesen hat, wurzeln wesentlich in dem vorbildlichen Charakter seines Elternhauses.

Verwöhnt wurden die Kinder nicht. Wie mit dem Taschengeld, wurden sie auch sonst, in Kleidung und Nahrung, knapp gehalten. Nicht einmal zu Weihnachten gab es Näschereien. Wenn sie irgendwo zu Gast waren, mußten sie einzelne Speisen vorübergehen lassen, um sich in der Enthaltsamkeit zu üben.

Der junge Graf war stolz, ein Württemberger zu sein — wie Max Immelmann stolz war, ein Sachse zu sein. Im Jahre 1913 besuchte Graf Zeppelin die württembergische Hauptstadt und sagte: „Als ich vor nunmehr bald siebzig Jahren zum ersten Male Stuttgart gesehen habe, da hätte auch die reichste Phantasie ein solches Bild sich nicht ausmalen

können. An einem dunklen Abend kam ich im Postwagen — eine Eisenbahn gab es damals noch nicht — hier angefahren. Ich kam oben auf dem „alten Weinsteige" an und bekam einen tiefen Eindruck von dem Lichtermeer, das ich da unter mir sah — es waren Erdöllampen, die an Ketten über der Straße hingen. Die Stadt da unten schien mir von gewaltigem Umfange — ein paar Jahre später habe ich gelernt, daß sie einige vierzigtausend Einwohner hatte."

Als Knabe durfte Graf Zeppelin öfter auf einem zugefrorenen Teich Schlittschuh laufen. Der Vater pflegte jedesmal zuerst das Eis mit einem starken Baumstück zu erproben. Einmal wartete der Knabe diese Erprobung nicht ab, sondern ging als kleiner Wagehals aufs Eis und — brach ein, ohne sich wieder heraushelfen zu können. Da fiel ihm ein, daß der Teich ja einen kleinen Zufluß habe. Dort müsse man an einer offenen Stelle ans Land kommen können. Blitzartig, wie der Gedanke ihm durchs Hirn schoß, machte er auch schon Bewegungen unter der Eisdecke und gelangte schwimmend ans Ufer, sein junges Leben, das so bedeutungsvoll für Deutschlands Zukunft werden sollte, rettend.

Sein Erzieher Moser sagte von dem Knaben: „Graf Ferdinand war ein bildhübscher Knabe, kräftig, ebenmäßig gewachsen, seiner Mutter ähnlich, liebenswürdig, herzensgut, reich begabt, doch mehr praktischer als wissenschaftlicher Natur, gehorsam, willig zur Arbeit, wohlwollend gegen jedermann".

Im Sommer 1853 — also als unser „Luftmarschall" fünfzehn Jahre alt war — zogen die beiden jungen Grafen mit ihrem Erzieher Moser nach Cannstadt. Eberhard trat in das Gymnasium, Ferdinand in die oberste Klasse der Real- und Polytechnischen Schule ein. Das geschah, weil Graf Ferdinand sich schon damals sehr für den Industriebetrieb seiner mütterlichen Familie, für die Lokomotivwerkstätte in Eßlingen und für die Dampfschiffe auf dem Bodensee interessierte.

Auf der Schule wurde der Jüngling als fleißiger und guter Schüler gerühmt.

Zwei Jahre später siedelte er, der Überlieferung seiner dem Militäradel entstammenden Familie getreu, nach der Kriegsschule in Ludwigsburg über, um sich für die Offizierlaufbahn vorzubereiten. Nach einiger Zeit trat er als Leutnant in das württembergische Heer ein.

Um sein Wissen und Können noch zu vergrößern und zu vertiefen, ließ er sich dann zum Besuche der Universität Tübingen beurlauben.

Da brach 1863 jenseits des Ozeans zwischen den nördlichen und südlichen Staaten der Nordamerikanischen Union ein verheerender Bruderkrieg aus. Die Nordstaaten wollten die Sklaverei abschaffen, wogegen sich die von England unterstützten Südstaaten heftig wehrten. Die aus England stammenden Plantagenbesitzer der Südstaaten wollten in ihren großen Baumwollen- und Kaffeeplantagen die Arbeit der Neger, die durch Sklavenhändler — darunter waren natürlich auch viele Engländer — von Afrika nach Amerika verschleppt worden waren, nicht aufgeben.

Als der junge Leutnant Zeppelin von dem Auslauf dieses Krieges hörte, da packte es ihn mit unwiderstehlicher Gewalt. Die Aussicht, dort drüben die mannigfachsten und seltsamsten Abenteuer zu bestehen, lockte und reizte ihn so, daß er sich kurz entschlossen beurlauben ließ, um im Dienste der Nordstaaten am Kampfe teilzunehmen. Es hat an manchen gefährlichen Abenteuern nicht gefehlt. Einmal hatte er es nur der Schnelligkeit seines Pferdes zu verdanken, daß er bei einem ungünstigen Reitergefecht den verfolgenden Südstaatlern entkam und sich so sein Leben das zweite Mal für Deutschlands Zukunft rettete.

Im amerikanischen Bürgerkriege fand zum ersten Male der Fesselballon eine ausgiebige Verwendung zur Beobachtung des Feindes. Graf Zeppelin stieg selbst in die Höhe und lernte dadurch den Wert eines solchen Ballons für Kriegszwecke kennen und schätzen.

Nach seiner Rückkehr wurde Ferdinand Zeppelin 1866 Hauptmann und Flügeladjutant des Königs von Württemberg.

Es hatte sich aber während seiner Abwesenheit manches im deutschen Vaterlande geändert. Der Krieg zwischen Österreich und Preußen war ausgebrochen. Württemberg und die süddeutschen Staaten mußten sich tapfer gegen die siegreichen Preußen wehren.

Am Tage des Gefechts bei Aschaffenburg am 14. Juli 1866 wurde der Hauptmann Graf Zeppelin ausgeschickt, um den Feind zu beobachten. Da bemerkte er in der Aufstellung der Preußen eine Veränderung, die seinen Waffenbrüdern gefährlich werden konnte. Er wollte sie ohne Zögern dem Führer mitteilen. Aber wie dahin kommen? Zwischen ihm und seinen Landsleuten befand sich der reißende Mainstrom. Eine Brücke war nicht in der Nähe. Zum Überlegen war keine Zeit. So sprengte der mutige junge Graf mit voller Ausrüstung in die Fluten des Mains. Die Strömung war so stark, daß sein kleines Pferd nur mit knapper Not das jenseitige Ufer erreichte. König Wilhelm von Württemberg verlieh ihm für diese wackere Tat das Ritterkreuz des Militär-Verdienstordens.

Drei Jahre nach dem deutschen Kriege vermählte sich Graf Zeppelin mit Isabella Freiin von Wolff aus Livland. Seine Gattin und später auch seine Tochter Hella haben ihm stets in guten und bösen Tagen in Liebe und Treue zur Seite gestanden. Die Tochter wurde während des Krieges 1915 kriegsgetraut.

Dem jungen Paar war kaum ein Jahr verflossen, da rief das Vaterland abermals zu den Waffen. Diesmal ging Württemberg vereint mit den Preußen gegen den alten deutschen Erbfeind, die Franzosen. Und in diesem Feldzuge erwarb sich unser Held durch seine Unerschrockenheit und seine Kühnheit großen Ruhm.

Ja, sein Name war der erste, der volkstümlich wurde und zwar durch den berühmten „Zeppelinritt" am 24. Juli 1870.

Am Morgen dieses Tages — es war ein Sonntag — erhielt Zeppelin den Befehl, aufzubrechen, um die Stellung der Mac Mahon'schen Armee zu erkunden. Eine halbe Stunde später befand er sich mit seinen vier Leutnants und sieben Dragonern bereits auf dem Ritt.

Graf Zeppelin befehligt die mutige Schar.
Von Bilticz und Winsloe, Gugling und von Wechmar,
Dann folgen die Dragoner, Karabiner in der Faust,
So kommt die Patrouille durch Frankreich gesaust!
Juchheirassassa die Dragoner sind da!
So reiten die Deutschen durchs Feindesland! Hurra!

Die kühne Patrouille durcheilte die französische Grenzstadt Lauterbach, dann durch Sulz, dann durch Hirschweiler. Hier hatten sie das erste Gefecht. Blitzschnell saßen Offiziere und Mannschaften im Sattel, zogen blank und ritten mit Hurra durch den Ort.

Sie hatten aber noch nicht das Ende des Dorfes erreicht, da gerieten sie mit einer französischen Reiterpatrouille zusammen. Mit gewaltigem „Schwabenstreich" hieb unser Graf den einen der Gegner vom Pferde, die andern suchten zu entkommen.

Durch einen Lanzenstich war Zeppelins Pferd schwer verwundet. Darum schwang er sich auf des Franzosen Pferd. Das Glück war ihm hold, denn in der Satteltasche fand er überaus wichtige Papiere.

Am nächsten Tage ging's durch mehrere andere Dörfer. Schrecken und Entsetzen eilte ihnen voraus, denn wie ein Lauffeuer hatte sich durch die ganze Gegend die Kunde verbreitet: „Die Deutschen kommen!"

In Wörth stellte Zeppelin fest, daß in Hirschweiler und Reichshofen ein ganzes Regiment berittener französischer Jäger stand. Nun wuchs die Gefahr auf Schritt und Tritt. Jeden Augenblick konnte die kleine todesmutige Schar mit einem feindlichen Trupp zusammenstoßen.

Müde und abgehetzt führten die Pferde ihre Reiter bis zum Dörfchen Schirlenhof. In einer Gastwirtschaft wurde eingekehrt. Die Pferde wurden in die Scheune gebracht, gefüttert und getränkt. Nachdem ein Posten ausgestellt war, begaben sich die unerschrockenen Reiter in die Gaststube. Sie setzten sich aber so, daß sie die Dorfstraße übersehen konnten.

Auf dem Tisch breitete Graf Zeppelin eine Generalstabskarte aus und machte darauf aufmerksam, daß sie bei einem feindlichen Überfall sich

nach verschiedenen Richtungen hin zerstreuen sollten, weil es dadurch eher möglich sei, dem Feinde zu entrinnen.

Sie ahnten nicht, wie nahe ihnen das Verderben war.

Es ist zwölf Uhr. Plötzlich erschallt der Alarm der Wache. „Raus!" Gleichzeitig fällt ein Schuß.

Ein französisches Reitergeschwader ist gerade auf Schirlenhof zugeritten. Der Posten stehende Dragoner hat den französischen Wachmeister, den Führer der Truppe, niedergeschossen.

Durch den Schuß und den Ruf des Postens aufgeschnellt, eilen unsere Reiter ans Fenster und auf den Hof hinaus.

Leutnant Winsloe hat kaum die Tür geöffnet und die steinerne Treppe, die zum Hofe herabführt, betreten, da stürzt er von einer feindlichen Kugel getroffen zu Boden. Er war das erste Opfer des deutsch-französischen Krieges.

Es folgt ein heftiger kurzer Verzweiflungskampf.

Graf Zeppelin merkt, daß gegen die große Übermacht nichts auszurichten ist.

Sollte nun aber auch sein gefahrvoller Ritt umsonst gewesen sein?

Nein, nimmermehr!

Blitzschnell wendete er sich um und eilte mit der größten Geschwindigkeit zur Hintertür hinaus in den Garten. Die Büsche und Bäume deckten ihn. So erreichte er ungefährdet den Eingang des Dorfes, wo er kurz zuvor mit seinen Kameraden so mutig eingedrungen war.

Ganz in der Nähe halten französische Reiter. Sie können aber unsere Helden nicht sehen, weil hier die Dorfstraße einen großen Bogen macht und der Ausblick durch die Häuser verdeckt ist.

Wieder hat der junge Graf großes Glück. Denn dicht vor ihm steht eine Frau auf der Straße, die das Pferd des gefallenen französischen Wachtmeisters am Zügel hält.

Flugs greift er in die Tasche und gibt der Frau einige Geldstücke, wofür sie ihm willig das Pferd überläßt.

Mit einem Sprunge sitzt er im Sattel und fort gehts über Wiesen und Felder. Ein Bach sucht ihm den Weg zu versperren, aber mit einem kühnen Sprunge ist er drüben und verschwindet im nahen Walde.

Doch im letzten Augenblick wurde er doch von den Franzosen bemerkt. Und nun begann eine tolle Hetzjagd auf den entfliehenden Deutschen. Graf Zeppelin wurde bald durch die an seinem Kopf vorbeisausenden Kugeln gewahr, daß die Feinde hinter ihm waren.

Im Dickicht des Waldes sprang er von dem erbeuteten französischen Pferde, band es fest und kletterte in die dichte Krone eines hohen Baumes, um hier zunächst vor den Augen seiner Verfolger sicher zu sein.

Die Franzosen umzingelten den Wald und suchten alles ab, fanden aber weder Reiter noch Roß.

Drei Stunden lang saß der Gehetzte dort oben zwischen Ästen und Zweigen in banger Erwartung. Endlich, als sich weit und breit nichts mehr hören und sehen ließ, kroch er vorsichtig herunter und fand im Dickicht auch das Franzosenpferd wieder, das in der langen Zeit zum Glück keinen Laut von sich gegeben hatte. Von seinem Versteck aus hatte der Graf noch mit ansehen müssen, wie man die Mitglieder seines Trupps gefangen abführte. Drei Mann und vier Pferde waren dabei verwundet.

In den prächtigen Soldaten-Balladen des bekannten Dichters Max Geißler findet sich eine poetische Darstellung dieses Kampfes, die unsern Zeppelin und seinen Reitern ein dauerndes Denkmal im deutschen Schrifttum setzt: Es heißt darin:

Der Zeppelin war auch dabei,
Badische Offiziere ihrer drei,
Und vier Dragoner — keiner mehr —
Die acht, die waren das „feindliche Heer",
Sulz, Hirschweiler und auch Wörth

Hatten sie abgespürt und abgehört
Zu erkunden, was an Franzosenschwadronen
Im Elsaß lag und an Bataillonen.
Da lud sie, von Ruh und Wald umfaßt,
Der Schirlenhof zur Reiterrast.
Die Pferde koppelten sie zusammen,
Ein Eierkuchen briet an den Flammen;
Bei Speck und Weck auf Feindesgrund
Lagen sie um des Feuers Rund;
Ward auch ein Pfeiflein angeglimmt,
Weil ein Reiter das Leben zu schwer nit nimmt.
Da — wie das Häuflein trank und aß,
Wuchsen Franzosen aus Ried und Gras,
Hüben und drüben an jedem End' —
Ein ganzes Jägerregiment.
Hui, flogen die Wecken zur Seite!
Hui, sausten die Säbel aus der Scheide:
Und am Tore rückwärts, am Tore vor,
Alarmen Trompeter und Tambourmajor.
Daß diese Schleicher der Teufel hole!
Doch — „à bas les armes!" heißt die Parole.
Mit wildem Blick und Angesicht
Fängt man keinen deutschen Reiter nicht.
Drum beginnen die braven Reiterklingen
Gute Soldatenlieder zu singen.
Trompeten rufen in den Kampf,
Und Feuer flattert und Pulverdampf.
Die Jäger jagten nicht eben gut —
Leutnant Winsloe lag in seinem Blut;
Vier andre hatte die ‚Reiterschlacht'
Nach bravem Gefecht gefangen gemacht.
Aber durch die feindliche Masse
Hieb sich der Zeppelin eine Gasse,
Durch Reiter und Rosse — das war ein Ritt!

Und zwei Dragoner jagten mit,
Fuhren wie Wetter, und fuhren wie Wind —
Wußte keiner, wohin sie gekommen sind. —

Noch einmal schwebte Zeppelin an diesem ereignisreichen Tage in großer Gefahr: als er auf der Straße, die von Reichshofen nach Wörth führt, eine feindliche Postenreihe durchbrach, die die Aufgabe hatte, ihn abzufangen. Stundenlang wurde er verfolgt, bis der Himmel ein Einsehen hatte und ein heftiges Gewitter losbrechen ließ.

Die aufregende Flucht hatte den kühnen Reiter aber so angegriffen, daß er vor Erschöpfung fast umsank.

Da sah er einen Landmann mit Kühen auf dem Felde, den er um ein wenig Milch bat. Schnell wurden die Kühe gemolken, und der Bauer, der Mitleid mit dem abgehetzten „französischen" Offizier hatte, reichte ihm die frische Milch zur Labung hin.

Von der Tochter bekam er sogar noch zwei saftige Birnen geschenkt. Das Mädchen brach bei seinem Anblick in Tränen aus und sagte:„ Mein Schatz ist auch in den Krieg gezogen. O weh, wenn es ihm nur nicht auch so bös ergeht!"

Die guten Leute hatten ja keine Ahnung, wen sie vor sich hatten.

In der Abenddämmerung kam Zeppelin in ein einsames Bauerngehöft im Sulztale.

Die Hausfrau war allein daheim und hielt ihn auch für einen französischen Offizier. Das war verständlich, da die Württemberger damals eine ähnliche Kappe trugen wie die Franzosen. Sie gewährte ihm daher gern ein Nachtquartier.

Spät in der Nacht kehrte der Besitzer des Anwesens heim. Als er von dem Gast hörte, untersuchte er das Pferd und das Sattelzeug.

Ja, es war kein Irrtum — alles war französisch, also mußte der müde Reiter auch ein französischer Landsmann sein! Der Bauer legte sich also beruhigt zu Bett.

Als aber in der Frühe des nächsten Tages Zeppelin von dannen trabte und deutsches Geld da ließ, erschrak der biedere Landmann nicht wenig und rief: „Jesses, Frau, des isch jo e preißischer Soldat g'wese!" —

Frischen Mutes eilt inzwischen unser Zeppelin auf die deutsche Pfalz zu und erreichte sie beim Dorfe Schönau.

Morgens gegen fünf Uhr kam er bei den bayerischen Vorposten an und berichtete telegraphisch nach Karlsruhe, was er ausgekundschaftet hatte. —

Graf Zeppelin nahm im ferneren Verlauf des Krieges noch an einer Reihe von Schlachten teil und zeichnete sich überall durch todesmutiges Draufgehn aus. Das Eiserne Kreuz und andere Kriegsauszeichnungen waren die äußeren Anerkennungen.

Mehr als einmal schwebte er in Todesgefahr, aber selbst die Granate, die auf einem Dache platzte, als er in der Nähe von Paris eben zu einer Beobachtung aufgestiegen war, ließ ihn unversehrt.

Während der Belagerung von Paris hatte der Held mehrfach die Gelegenheit, sich über die Bedeutung der Luftschiffahrt für den Krieg Gedanken zu machen. Mit Hilfe von Freiballons, die bei günstigem Winde nachts in der eng eingeschlossenen und belagerten Stadt aufgelassen wurden, gelang es damals, die Verbindung zwischen Paris und den französischen West- und Südprovinzen aufrecht zu erhalten. Freilich war die Verbindung einseitig, denn der Weg von der Provinz in die Hauptstadt war nur durch die Lösung des Problems der Lenkbarkeit möglich. Dieses Problem hat dann unsern Kriegshelden, der zu einem der bedeutendsten Erfinder Deutschlands werden sollte, nicht wieder aus seinem Gedankenkreise verlassen. —

Kurz nach dem deutsch-französischen Kriege wurde Graf Zeppelin in den Generalstab berufen, 1873 wurde er Major, 1879 Oberstleutnant und 1884 Oberst.

Im Jahre 1885 wurde der alte Kriegsheld als württembergischer Militärbevollmächtigter nach Berlin geschickt. Zwei Jahre später erhielt er

die Würde eines württembergischen Gesandten. Als er diese Stellung antrat, tat er es nur, nachdem er die Zusicherung erhalten hatte, daß er im Falle eines Krieges das Kommando über eine Reiterbrigade erhalten würde. 1888 wurde er Generalmajor und 1890 Generalleutnant und Exzellenz.

In demselben Jahre machten sich die ersten Anzeichen schwankender Gesundheit geltend, und er trat in den militärischen Ruhestand. Er hatte als Soldat die höchste Stufe erreicht, war General geworden und hatte redlich seine Pflicht getan.

Ein anderer hätte wohl mit einem solchen Lebenslaufe zufrieden sein können, nicht aber Graf Ferdinand Zeppelin!

Seine eigentliche Lebensaufgabe, die ihm einen dauernden Ehrenplatz in der Weltgeschichte sichert, ergriff er erst jetzt in einem Alter, in dem andere von ihrer Lebensarbeit auszuruhen pflegen.

Aus dem mutigen Soldaten und Krieger wurde der Erfinder und Techniker, der seinem Volke in einem neuen, gewaltigen Kriege noch gar nicht hoch genug einzuschätzende Dienste mit einer neuen wirkungsvollen Kriegswaffe leisten sollte. —

Wir wir schon sagten, hat Graf Zeppelin erkannt, daß die französischen Ballons ihre Aufgabe nur halb erfüllten, da sie wohl bei günstigem Winde heraus, aber nicht wieder herein konnten.

Lenkbar — auf jeden Fall lenkbar! Das war das Ziel, dem unser Held zustrebte.

Es war ihm wohl bekannt, daß viele Erfinder vor ihm mit mehr oder weniger Erfolg dasselbe Ziel zu erreichen versucht hatten, ja daß auch mit ihm zugleich noch verschiedene darum rangen. Es sei besonders auf den deutschen Major Parseval hingewiesen, der mit Zeppelin zugleich auch ein Luftschiff konstruierte, das uns im Weltkriege auf dem östlichen Kriegsschauplatz gute Dienste getan hat.

Zeppelin hat seinen besonderen Weg eingeschlagen, der ihn zum Ziele bringen sollte und nach seinen sorgfältig ausgeführten Anweisungen auch sicher dahin führte.

Siegesbewußt ging er mit unerschütterlichem Mute seinen Weg und der anfängliche Hohn und der Spott mancher seiner kurzsichtigen Zeitgenossen und gar das mitleidige Lächeln der studierten Fachgenossen und Sachverständigen schreckte ihn nicht zurück.

Als er einst mit einem seiner Verwandten über seine Pläne sprach, machte ihn dieser auf ein Werk des großen Erfinders Werner von Siemens aufmerksam, worin dieser aussprach „daß die Erbauung eines brauchbaren Lenkballons aussichtslos sei."

Graf Zeppelin erwiderte lächelnd: „Das habe ich auch gelesen. Ebenso auch alles, was sich auf meine schwierige Aufgabe bezieht und in neuerer Zeit darüber geschrieben worden ist. Das darf mich aber nicht stutzig machen. Mein Ziel ist mir vollkommen klar und meine Berechnungen sind richtig!"

In Prosa und Poesie, in ersten Fachzeitungen und in Witzblättern wurde der eigenartige Mann und sein Plan verspottet.

Ein Besucher Stuttgarts erzählte, daß ihm im Hotel in einer Ecke des Speisesaales ein äußerst lebhafter alter Herr auffiel, der mehreren Offizieren etwas auseinanderzusetzen schien. Der Fremde fragte seinen Tischnachbar, ob er den Herrn kenne. Darauf erwiderte der biedere Schwabe, indem er im Ton gutmütigen Bedauerns meinte:

„Dös ischt e Narr — ein Graf Zeppelin! der guate Mann moint, er könnt' durch d' Luft fahre!" —

Ein Zeitungsdichter schrieb:

Lang schon drang vom schwäbischen Meer
Seltsamliche Kunde her,
Daß dort einer, der scheint's toll,
Gar das Fliegen lernen woll'.
Sonderbar dünkt's manchem nur,

Als man Näheres erfuhr. . . .
Seltsam war's und kühn zumal,
Daß ein alter General,
Eben grad erst pensioniert,
Solche Plän' im Schilde führt:
Aufsetzt den Zylinderhut
Und mit keckem Jugendmut
Als ein Greis von sechzig Jahren
Sich versucht mit Atherfahren!

Ein anderes Gedichtchen schloß mit den Worten:

Daß der arme alte Mann
Doch den Wahn nicht lassen kann! —

Der arme alte Mann ließ aber wirklich nicht von seinem „Wahn" ab und wurde einer der berühmtesten Männer der Weltgeschichte.

Zeppelin wollte ein „starres Luftschiff" bauen, d. h. ein solches, bei dem die Hülle fest ist und durch Gasverlust bei der Fahrt nicht in sich zusammensinkt. Der obengenannte Major Parseval hingegen neigte mehr dem „unstarren" bzw. „halbstarren" System zu.

Im Jahre 1895 wurden Zeppelins Pläne dem Kaiser Wilhelm II vorgelegt, der sie sorgfältig prüfen ließ. Die Sachverständigen aber kamen damals zu dem Urteil — „daß ein solches Luftschiff keinen praktischen Wert für den Krieg habe, da die Geschwindigkeit, die man damit erreichen könne, viel zu gering sei."

Aus diesem Grunde lehnte das preußische Kriegsministerium es damals ab, den Grafen Zeppelin zu unterstützen! Das war zwanzig Jahre vor dem Weltkriege, in dem die „Zeppeline" so außerordentliche Erfolge, namentlich über unsere Hauptfeinde die Engländer, erringen sollten.

Der Mut und die Zuversicht des Erfinders waren aber nicht gesunken. Es lag ihm zunächst daran, die nicht unbedeutenden Mittel zum ersten Bau eines lenkbaren Luftschiffes zu bekommen. Darum gründete er in

Stuttgart 1898 eine „Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt" und brachte achthunderttausend Mark zusammen. Das reichte zunächst aus, um im Frühjahr 1899 mit der Herstellung und Ausrüstung eines Luftschiffes nach seinen Ideen und Plänen beginnen zu können.

Dieses erste Zeppelin-Luftschiff hatte nicht einen einzigen großen Raum zur Aufnahme des Gases im Innern, wie z. B. der Erfinder Schwarz vor ihm geplant hatte — sondern siebzehn kleine Abteilungen oder Zellen, in die ebenso viele kleine Ballons mit Gas gebracht wurden. Auch war nicht die ganze äußere Hülle aus Aluminium, sondern nur das Gerüst, darüber war ein wasserdichter Stoff gespannt. Die Länge dieses Zeppelins betrug hundertachtundzwanzig Meter.

In Bewegung sollte das Riesenschiff durch zwei Motoren gesetzt werden. Die Lenkung und Steuerung geschah durch zweckmäßig angebrachte Flächen und durch ein schweres Laufgewicht das durch seine Stellung den vorderen bezw. hinteren Teil des Luftschiffes schwerer machte und senkte.

Im Sommer 1900 begann Zeppelin seine ersten Aufstiege. Sie waren zunächst wenig von Glück begünstigt, bewiesen aber trotzdem die Richtigkeit der Berechnungen des Grafen.

Dann ging leider der Gesellschaft das Geld aus. Zeppelin gab sich die erdenklichste Mühe, neue Mittel herbeizuschaffen. Er hielt auch in den verschiedensten deutschen Städten Vorträge, so auch in Berlin. Man hörte ihm aufmerksam und mit Interesse zu, Kaiser Wilhelm verlieh ihm auch den Roten Adlerorden I. Klasse, — aber das nötige Geld, sein Werk fortzusetzen, gab ihm niemand!

Trotzdem verlor der kühne Greis nicht den Glauben an die endliche Überwindung aller Schwierigkeiten, die sich ihm in den Weg stellten. Man weiß wirklich nicht, soll man heute mehr das Werk oder den unerschütterlichen Glauben dieses seltenen Mannes bewundern!

Die preußische und württembergische Regierung unterstützte schließlich das Werk; daraufhin flossen auch andere Gaben reichlicher, so daß Zeppelin bald mit dem Bau seines zweiten Luftschiffes beginnen konnte.

Aber volle fünf Jahre waren inzwischen nutzlos verflossen, ihm, der doch schon in einem Alter stand, in dem nach menschlichem Ermessen, der Tod jeden Tag einen Strich durch sein Werk machen konnte!

Mit dem „zweiten Zeppelin" konnte der Erbauer nur zwei Auffahrten von seiner schwimmenden Halle im Bodensee aus machen. Bei der letzten Versuchsfahrt wurde es von einem heftigen Winde in ziemlicher Höhe an Land getrieben. Alle Versuche, die Fläche des Bodensees zur Landung zu gewinnen, waren vergeblich. Die Landung ging nur dadurch einigermaßen glatt von statten, daß man sich entschloß, die hintere Spitze des Luftschiffes gegen die Äste und Zweige einiger in der Nähe stehender Bäume gleiten zu lassen, wodurch sie allerdings vollständig zerstört wurde. In der Nacht brauste dann noch ein so gewaltiger Sturm in der Gegend von Friedrichshafen, daß er ein leichtes Spiel mit dem ihm schutzlos preisgegebenen Riesenluftschiff hatte. Als der Graf am Morgen zur Stelle kam, sah er sein Werk in Trümmer vor sich liegen. Das war im Januar 1906.

Mit unendlicher Mühe wurden die Mittel für den „Zeppelin III" zusammengebracht. Noch in demselben Jahre wurde er fertig. Er war in allen seinen Teilen so verbessert, daß der kühne Erfinder seinem Ziele damit bedeutend näher kam.

Das Jahr 1907 wurde sodann ein Wendepunkt im Leben und Streben Zeppelins. Die Zweifler schwiegen mehr und mehr. Als gar im September 1907 mit dem neuen Fahrzeug eine achtstündige Fahrt vom Bodensee bis nach Ravensburg in Württemberg zurückgelegt wurde, da wuchs allmählich im deutschen Volke das Interesse für den unbeugsamen Grafen und für sein kühnes Werk. Die Engländer und Franzosen aber blickten schon mit Neid und Wut auf die „Zeppeline." Sie ahnten wohl, daß diese Erfindung ihnen in dem „Vernichtungskriege gegen Deutschland", den sie ja jetzt schon mit allen diplomatischen und politischen Mitteln vorbereiteten, schwere Schläge zufügen sollte. Sie versuchten dann auch Luftschiffe zu bauen. Der Krieg hat bewiesen, daß sie an das Genie des Grafen Zeppelin nicht heranreichen konnten.

Der Deutsche Reichstag bewilligte jetzt vierhunderttausend Mark zum Bau eines neuen Luftschiffes. Ja, das deutsche Reich verpflichtete sich sogar, das ganze Zeppelinsche Industrie-Unternehmen für mehr als zwei Millionen anzukaufen, wenn ein neues Luftschiff IV folgende Bedingungen erfüllen würde:

„1. Es muß imstande sein, eine vierundzwanzigstündige Dauerfahrt von Friedrichshafen am Bodensee bis nach Mainz und wieder zurück ausführen zu können. 2. Es muß sich mit ihm eine Höhenfahrt von mindestens zwölfhundert Meter ausführen lassen."

Das Luftschiff, das diese Bedingungen erfüllen sollte, wurde bedeutend größer gebaut und hatte auch stärkere Motoren. Die Länge betrug hundertsechsunddreißig Meter. Jeder Motor trieb zwei Luftschrauben, die mit fast tausend Umdrehungen in der Minute eine rasende Geschwindigkeit entwickelten.

Nach einigen Übungsfahrten wurde am 1. Juli 1908 mit zwölf Personen an Bord eine zwölfstündige Dauerfahrt über Schweizerisches Gebiet ausgeführt.

Unendlicher Jubel durchbrauste das deutsche Land nach diesem ersten großen Flug eines Zeppelins. Der deutsche Geist hatte wieder in dem stolzen Luftschiff eine weltgeschichtlich wichtige Offenbarung gebracht. Ferdinand von Zeppelin war ein Bezwinger der Luft geworden.

Vom Kaiser Wilhelm, vom Könige von Württemberg, von anderen Fürstlichkeiten, vom Militär, von Gelehrten und tausenden von Deutschen und Außerdeutschen kamen Glückwunschtelegramme nach Friedrichshafen geflogen.

Der geniale Erfinder selbst hegte jetzt keinen Zweifel mehr an dem Gelingen der vorgeschriebenen Fahrt von vierundzwanzig Stunden. Am 4. und 5. August 1908 wagte er unerwartet den kühnen Flug, der nicht nur ganz Deutschland, sondern die ganze Welt in Erstaunen setzte.

Die Fahrt begann morgens sechs Uhr. Abends sechs Uhr hatte das Luftschiff den Rhein erreicht, mußte aber, um eine Motor-Reparatur vorzunehmen, bei Nierstein landen. Um Mitternacht war das Luftschiff über Mainz, wendete und trat den Rückweg an. In schneller Fahrt wurden Worms und Mannheim überflogen.

Da trat mitten in der Nacht der zweite Unfall ein. Wieder wurde ein Motor schadhaft und mußte abgestellt werden.

So ging es langsam dem Morgen entgegen. Zeppelin schwenkte aus der oberrheinischen Tiefebene heraus, um seine liebe Stadt Stuttgart zu erreichen.

Gleich hinter dieser Stadt mußte aber zu einer zweiten Landung geschritten werden. Da eine größere Wasserfläche in der Nähe fehlte, mußte sie auf festem Lande bei Echterdingen ausgeführt werden.

Sie ging sanft und glatt von statten. Das Luftschiff wurde notdürftig verankert und von herbeigerufenen Soldaten aus Stuttgart an langen Tauen festgehalten.

Nachmittags setzte dann plötzlich ein schweres Gewitter ein. Ein heftiger Windstoß riß das Luftschiff los und schleuderte es gegen eine Baumreihe.

Die erschreckten Zuschauer sahen eine mächtige Flamme emporlodern — und in wenigen Augenblicken war das stolze herrliche Luftschiff ein rauchender Trümmerhaufen!

Zeppelin weilte im nahen Echterdingen, als das Unglück geschah. Wie ein Blitzschlag aus heiterem Himmel traf ihn die Kunde. Unverzüglich eilte er an die Stätte des Unglücks.

Es war ein erschütternder Anblick, als der unbeugsame Mann entblößten Hauptes stumm und regungslos vor dem Trümmerhaufen stand, der seine kühnsten Hoffnungen zu begraben schien. Eine Träne erglänzte in seinem Auge.

Und die Menge? Sie hielt den Atem an. Ein Schauer rieselte jedem durch Mark und Bein. Dann aber, ja dann brachs aus den deutschen Herzen hervor, urgewaltig wie Sturmgebraus: „Hoch, hoch Graf Zeppelin!“

Und der Held erhob sein Haupt. Von dem leuchtenden Blick seines treuen deutschen blauen Auges schwand die Träne. Leise murmelten seine Lippen: „Der Sieg ist doch mein!“

Der Schreiber dieser Zeilen weilte an dem Unglückstage gerade in St. Moritz im schönen Schweizer Engadin. Als die Depesche angeschlagen wurde, die das Unglück meldete, da faßte Trauer die deutschen Gäste des internationalen Kurortes. Aber er bemerkte, daß einige Engländer beim Lesen des Telegrammes ihre eckigen Gesichter in Freudenfalten legten und ihre Augen mit Haß erfüllt wurden. Diese Leute gönnten unserem deutschen Helden sein Mißgeschick, denn in ihrem Lande begann schon jetzt die im Kriege später bis zum Wahnsinn gesteigerte „Zeppelinfurcht“ zu wirken. Einige Franzosen konnten sich nicht enthalten, über den Unfall von Echterdingen zu höhnen und zu spötteln. Der Hohn und der Spott sind ihnen einige Jahre später vergangen, als deutsche Kriegs-Zeppeline über den französischen und englischen Städten erschienen!

In Deutschland aber wuchs nach dem Tage von Echterdingen lawinengleich die Begeisterung für Zeppelin und sein Werk.

Zunächst wurde an der Stätte des Unfalls ein Gedenkstein errichtet, dem man folgende Inschrift gab:

Mit dem Luftgeist hat er gerungen,
Den grimmen Feind siegreich bezwungen,
Aus Flammenglut stieg er empor
Noch herrlicher als je zuvor.
Der Deutschen Stolz, dem Recken kühn,
Ihm gilt der Stein — Graf Zeppelin.

Was die ergreifendsten Aufrufe des Erfinders vor einigen Jahren nicht vermocht hatten, das vollbrachte das Unglück des „Z IV". Wie mit einem Zauberschlage erwachte das schlummernde deutsche Gewissen und öffnete dem kühnen Grafen nicht nur das Herz, sondern auch — den Geldbeutel!

In ganz kurzer Zeit war die ungeheure Summe von sechs Millionen als Volksspende zusammengebracht. Alle Kreise hatten dazu gegeben, arm und reich, jung und alt.

Aus diesen Mitteln wurde zunächst der „Z III" umgebaut und ein neues Luftschiff in Angriff genommen.

Viele Fürstlichkeiten kamen nach Manzell am Bodensee, wo eine neue Luftschiffhalle erbaut worden war, ließen sich das Luftschiff vorführen, nahmen auch teilweise selbst an Fahrten teil. So fuhr am 7. November 1908 der Deutsche Kronprinz mit dem Luftschiff nach Donaueschingen und konnte aus den Lüften herab seinen Vater, den Deutschen Kaiser, begrüßen, der dort als Gast des Fürsten von Fürstenberg weilte.

Wenige Tage später kam auch Kaiser Wilhelm II nach Manzell und beglückwünschte den greisen Grafen. Dabei sprach der deutsche oberste Kriegsherr folgende Worte:

„In Meinem Namen und im Namen des ganzen deutschen Volkes freue ich mich, Euer Exzellenz zu diesem herrlichen Werke, das Sie mir heute so schön vorgeführt haben, aus tiefstem Herzen zu beglückwünschen. Unser Vaterland kann stolz sein, einen solchen Sohn zu besitzen, der durch seine Erfindung uns an einen neuen Entwicklungspunkt des Menschengeschlechts geführt hat. Es dürfte wohl nicht zu viel gesagt sein, daß wir heute einen der größten Momente in der Entwicklung der menschlichen Kultur erlebt haben. Ich danke Gott mit allen Deutschen, daß er unser Volk für würdig erachtete, Sie den Unseren zu nennen! Möge es uns allen vergönnt sein, dereinst auch, wie Sie, mit Stolz an unserm Lebensabend uns sagen zu dürfen, daß es uns gelungen, so erfolgreich unserm teuren

Vaterlande gedient zu haben. Als Zeichen meiner bewundernden Anerkennung, die gewiß alle Ihre hier versammelten Gäste und unser ganzes deutsches Vaterland teilen, verleihe ich Ihnen hiermit meinen hohen Orden vom Schwarzen Adler. (Es erfolgte hier sogleich die feierliche Überreichung durch den Kaiser.) Nun gestatten Sie mir, mein lieber Graf, daß ich Ihnen jetzt schon außeramtlich die Aufnahme erteile. (Dreimalige Umarmung.) Seine Exzellenz Graf Zeppelin, der Bezwinger der Lüfte, hurra!"

Die Zeugen des erhebenden Augenblickes stimmten begeistert in das dreimalige Hurra des Kaisers ein.

So fand denn der Held des Krieges und der Technik überall die höchste Anerkennung für sein rastloses Mühen und Ringen.

Der „Zeppelin III" wurde darauf von der deutschen Regierung als Reichsluftschiff Z I übernommen.

Im Frühjahr 1909 wurden Mannschaften vom neugebildeten Luftschifferbataillon von Berlin nach Manzell gesandt, um vom Grafen und seinen Gehilfen in der Handhabung und Bedienung des gewaltigen Luftkolosses eingeführt zu werden.

Im Jahre 1909 machte das erste Reichsluftschiff eine Fernfahrt nach München und wurde dann im Sommer desselben Jahres nach der neuerbauten Kriegsluftschiffhalle bei Metz überführt.

Das deutsche Reichsheer hatte fortan an seiner gefährdeten Westgrenze eine Waffe mehr.

Es kam dann auch ein großer Tag für Berlin. Als Ersatz für das bei Echterdingen verloren gegangene Luftschiff war ein anderes gebaut worden, das bei herrlichstem Wetter eine Fahrt vom Bodensee nach Berlin vollführte.

Hunderttausende von Menschen aus Berlin und Umgebung begrüßten jubelnd von den Dächern das stolze schöne Luftschiff, mit dem der greise Graf die deutsche Hauptstadt besuchte. Der Kaiser empfing den Grafen auf dem Tegeler Schießplatze und fuhr mit ihm nach dem Berliner Schloß.

Die Bevölkerung bereitete dem „Fürsten der Luft“ nicht endenwollende begeisternde Kundgebungen. Der Verfasser dieses Buches war auch dabei. Es war eine historische Szene, als der greise große Held immer wieder auf dem Balkon des alten grauen Schlosses erschien und sich vor seinen jubelnden Volksgenossen dankend verneigte.

Ferdinand von Zeppelin und sein Werk hatten sich jetzt durchgesetzt. Es kamen wohl noch ab und zu kleinere Unfälle seiner Luftschiffe vor, aber sie konnten nur Anlaß zu immer größeren Verbesserungen des Baues und der Motoren werden.

Die Zahl der Militär-Zeppeline wuchs. An verschiedenen Stellen Deutschlands wurden Zeppelinhallen gebaut. Die Luftschiffertruppen wurden vermehrt. Wie das Heer, so erhielt aber auch die deutsche Flotte ihre Marine-Luftschiffe.

Als der große Krieg begann, war auch diese „neue Waffe“ des deutschen Volkes kampfbereit und bald erfuhren wir kühne Taten und große Erfolge der Zeppeline zu Lande und zur See.

6. Kapitel.

Die ersten deutschen Luftschiff-Erfolge und feindlicher „Zeppelinschrecken".

Die Erfolge des Zeppelin-Luftschiffes vor dem großen Weltkriege riefen — wie wir schon sagten — bei Engländer und Franzosen eine außerordentliche Wut und einen beispiellosen Schrecken hervor. Briten und Franzen wußten, daß sie doch noch unterm Wasser durch unsere U-Boote und oben aus der Luft durch unsere Zeppeline angegriffen werden würden.

Schon als Graf Zeppelin seine erste große Fahrt durch Deutschland unternahm, entstand der treffende Schüttelreim:

Das Flugschiff unseres schlauen Grafen
Läßt England nicht vor Grauen schlafen.

Eine der vielgelesensten Londoner Zeitungen schrieb fünf Jahre vor dem Kriege:

„Vom englischen Standpunkt aus kann man die Eroberung der Luft als nicht wünschenswert betrachten. England wird aufhören, eine Insel zu sein! Was nützt ihm die Meerbeherrschung, wenn der Feind durch ein anderes Element kommen kann? Das englische Kriegsministerium und die Admiralität müssen Versuche in großem Stile betreiben und das Parlament muß die nötigen Geldmittel gewähren."

Währenddes baute man in Deutschland immer mehr Zeppeline. In Johannisthal bei Berlin, wo der Luftbezwinger Immelmann und viele seiner Kameraden ihre Flugausbildung fanden, da baute man auch lange vor dem Kriege eine Luftschiffhalle und ein Zeppelin mit dem Namen „Hansa" machte bei gutem Wetter fast täglich Fahrten über Berlin und Umgegend, wobei auch private Fahrgäste mitgenommen wurden, um ihnen die Freude einer sicheren Luftfahrt zu gewähren.

Graf Zeppelin aber fuhr mit seinen Luftschiffen durch Süddeutschland, ja er nahm sogar die Einrichtung von geregeltem Luftverkehr zwischen den Hauptverkehrspunkten Deutschlands in Aussicht.

Der bekannte Dichter Ernst von Wolzogen schrieb über das „glückhafte Schiff":

Segelhell und stolz gerundet
Schwebt das Schiff zur Siegesfahrt,
Und sein Riesenmaß verkündet
Eine Schönheit neuer Art.
Luftig sausen die Propeller,
Schnell und schneller, immer schneller,
Windschnell über Berg und Tal. —
Und der Alte steht am Steuer
Augen noch voll Jugendfeuer —
Unser Luft-Großadmiral!

Der „Alte" war aber in seinem Wesen und Empfinden noch gar nicht „alt". In einer Wiener Zeitung wurde er 1908 — als er das biblische Alter von siebzig Jahren erreicht hatte — folgendermaßen charakterisiert:

„Zeppelin ist nicht nur ein unerschrockener Erfinder, der alles hingab für sein Werk, er ist auch ein liebenswürdiger Mensch. Eine solche Vereinigung von Kühnheit, Frohmut und Ernst, Güte und Festigkeit ist noch auf keinem Gesicht gesehen worden. Wenn er im Gasthause — wo er mit seiner Tochter in Friedrichshafen bescheiden wohnt — ein- und ausgeht, dann könnte er fast irgend ein Theaterintendant, ein Bankier

oder so etwas ähnliches sein. Ein kleines Bäuchlein wölbt sich unter der Weste und über dem weißen Hemdkragen im Nacken leuchtet eine rosige Halsschwarte. Wenn er aber in seinem Motorboot gegen die Halle zu einem Aufstieg fährt, dann ist er ein anderer. Dann wird aus seinem freundlich energischen Schwabenkopf ein Eroberer-schädel. Dann ist er der kühne Eroberer der Luft! Manche Berichterstatter haben von ihm als einem „verehrungswürdigen Greis" gesprochen, um Stimmung für ihn zu machen. Aber er ist noch gar kein Greis! Er ist ein Mann, siebzig Jahre alt, aber hochgewachsen und kerzengerade, elastisch und frisch. Er badet täglich im Bodensee bei Sturm und Sonnenschein und schwimmt wie ein Junger. Seine Augen blitzen unter der vorstehenden Mathematikerstirn. Das leichte Hinken des linken Beins kommt nicht vom Zipperlein, sondern von einer schlecht behandelten Kriegsverwundung von 1870. Er hat die großen flachen Ohren der energischen Naturen an dem kahlen Schädel, und trägt einen stolzen weißen Schnauzbart. Obwohl er nicht eigentlich ein schöner Mann ist, kann man sich doch denken, daß junge Mädchen sich in ihn verlieben. Als man ihn am Tage nach seiner ersten großen Fahrt fragte, wie er mit dem Erfolge zufrieden sei, lautete seine treuherzige Antwort: „Wissen Sie, ich bin einfach glücklich!"

Graf Zeppelin hat sich auch stets als ein väterlicher wohlwollender Freund seinen Mitarbeitern und Arbeitern gezeigt. Als er bei Nierstein gelandet war, überbrachte ein Niersteiner Weinhändler eine Flasche edlen alten Rheinweines. Zeppelin leerte ein Glas, dann übergab er die Flasche seinen Monteuren und Mechanikern mit den Worten: „Die Leute, die mit mir arbeiten, sollen auch mit mir trinken!"

Als bei Echterdingen der oben erzählte Unfall geschah, eilte der Graf im Automobil zur Unglücksstätte hinaus, um zunächst die Verletzten seiner Leute aufzusuchen und jedem ein Schmerzensgeld von fünfhundert Mark zu überreichen. Dabei ist Zeppelin bekanntlich nie wohlhabend gewesen.

Die Engländer versuchten in der Zeit, als ihm die Mittel zur Fortsetzung seiner Arbeiten fehlten, auf dem Umwege über Nordamerika

die Luftschiffpatente für zwanzig Millionen Mark anzukaufen. Der deutsche Mann, der nur seinem Volke und Vaterlande dienen wollte, sagte aber: „Ich habe der englisch-amerikanischen Versuchung widerstanden und das glänzende Angebot abgelehnt!" Das war ehrenhaft und gut deutsch gehandelt.

Wie gut deutsch — d. h. auch für unser Vaterland vorteilhaft und segenbringend es war, daß Graf Zeppelin seine großartige Erfindung nicht an die Yankees und damit an die Engländer verkaufte, das zeigte sich im blutigen Weltkriege. Die Engländer, die Anstifter des blutigen furchtbaren Ringens, saßen auf ihrer Insel und glaubten sich vom Schuß sicher, wenn sie Russen und Franzosen und Serben und Italiener gegen Deutschland und Österreich kämpfen ließen. Daß der Krieg in ihr eigenes Land getragen werden könne, hielten sie für ausgeschlossen.

Die Zeppeline haben den Hochmut und die Einbildung der Engländer gründlich zerstört! Mit den deutschen Luftschiffen gelang es, die Briten im eigenen Lande, selbst in ihrer Hauptstadt London, kräftig anzupacken.

Eine Ahnung, daß es vielleicht so kommen könnte, bekamen die Engländer bereits, als die Fahrten der Zeppelinluftschiffe in den beiden Jahren vor dem Kriege immer sicherer wurden und sich über immer weitere Entfernungen ausdehnten.

Im Jahre 1912 und 1913 begann in England die Zeppelinfurcht, die sich dann im Kriege zum Zeppelinschrecken steigerte.

Im Frühjahr 1913 wollten die Engländer zum ersten Male „Geräusche in der Luft an ihrer Küste gehört haben, die unstreitig nur von heimlich in der Nacht zur Spionage herübergekommenen deutschen Zeppelinluftschiffen herrühren konnten". Alle englischen Zeitungen brachten ängstliche Aufsätze und suchten das englische Volk vor den „neuen furchtbaren Kriegsmaschinen" der Deutschen zu warnen und — gruselig zu machen.

Im April 1913 übte ein Militär Luftschiff in Elsaß-Lothringen und wurde durch die Ungunst der Luftströmungen gezwungen, französisches Gebiet zu überfliegen und unweit der deutschen Grenze bei der französischen Stadt Lunéville zu landen. Das gelandete Luftschiff fand zunächst bei den Franzosen eine recht unfreundliche Aufnahme; die wildgewordene Bevölkerung hätte es am liebsten zerstört. Das Luftschiff mußte daher durch französische Soldaten bewacht werden. Die haßerfüllten Franzosen konnten es aber nicht lassen, Schimpfereien auf die Deutschen und auf Graf Zeppelin durch Bleistiftnotizen an den Gondeln von sich zu geben. Französische Flugzeuge erschienen in Menge und ließen sich in halsbrecherischem Gleitflug dicht neben dem Zeppelin nieder. Die Pariser Zeitungen schilderten das in langen Aufsätzen und konnten nicht genug die „Überlegenheit" und leichte Beweglichkeit der französischen Flugzeuge gegenüber dem hilflosen deutschen „Luftschiffkoloß" rühmen. Trotzdem aber kamen französische und auch schnellstens herbeigerufene englische „Fachleute", um die Bauart und Technik des Luftschiffes bis ins Einzelndste zu begaffen. Man wollte einem Zeppelin nacheifern und konnte es doch nicht!

Eine Zeitung in Reims brachte am 1. April 1913 die Nachricht, daß ein deutscher Luftkreuzer in der Nähe der Stadt gelandet sei. Die Aufregung über diesen Aprilscherz war derartig groß, daß gegen den Redakteur „Bestrafung wegen Aufregung und groben Unfugs" beantragt wurde.

Aus der Küstenstadt Cardiff in England wurde zu gleicher Zeit gemeldet: „Gestern herrschte große Aufregung, die ganze Bevölkerung war auf den Beinen. Abends neun Uhr bemerkte man in großer Höhe ein mächtiges Licht, das sich schnell fortbewegte. Man weiß zwar nicht, was das Licht bedeutete, nimmt aber mit Bestimmtheit an, daß man es mit einem deutschen Lenkballon zu tun hatte."

Am 3. Juni brach sodann in Paris eine ganz verrückte Panik unter der Bevölkerung aus, als fälschlich gemeldet wurde, es sei wieder ein deutscher „Zeppelin" über Frankreichs Boden erschienen, dieses Mal aber sogleich vom französischen Militär zerstört worden. Die guten Pariser eilten

auf die Banken, um ihre Guthaben abzuheben. Es spielten sich ähnliche Szenen ab wie im Anfang August 1914, als der Krieg wirklich ausgebrochen war.

Daß unsere Zeppeline im Kriege als „neue Waffe" unser Landheer und unsere Flotte kräftig unterstützen würden, war für jeden Deutschen selbstverständlich.

Und sie haben es getan von den ersten Kriegstagen an!

Der erste große, für alle Welt überraschend kommende Erfolg des deutschen Heeres war die beispiellos schnelle Eroberung der starken Festung Lüttich in Belgien.

Es wurde darüber gemeldet: Das Luftschiff Z VI hat sich an dem bei Lüttich entsponnenen Kampfe in hervorragender Weise beteiligt und konnte sehr wirksam eingreifen. Aus einer Höhe von sechshundert Metern wurde die erste Bombe geworfen. Es war ein Versager. Darauf ging das Luftschiff bis auf dreihundert Meter hinunter und schleuderte weitere zwölf Bomben, die sämtlich sofort explodierten. Infolgedessen stand die Stadt Lüttich bald an mehreren Stellen in Flammen. Die sämtlichen Bomben hatte ein Unteroffizier der Besatzung aus der hinteren Gondel geworfen. Dieser Tapfere war nach der Rückkehr des Luftschiffes nach Köln unter den vielen tausend Zuschauern Gegenstand begeisterter Huldigungen. Er erhielt auch als erster Zeppelinmann das „Eiserne Kreuz".

Es war wahr geworden, was ein Chemnitzer Schüler aussprach:

Wer ist's, der in den Lüften schwebt
So stolz und ohne Scheu,
Daß alle Welt in Angst erbebt
Vor dem gewalt'gen Weih?
Zeppelin!

Lüttich wurde am 6. August 1914 beschossen. Am Tage vorher waren von den wild gewordenen Belgiern alle Deutschen und Österreicher gefangen gesetzt worden. Die belgische Bevölkerung ließ ihre Rohheiten an den armen Frauen und Kindern aus.

Einer dieser Gefangenen erzählte uns nachher: „Wir verbrachten in unserm engen Gefangenenraum zusammengepfercht eine wahre Schreckensnacht. Wir alle rechneten damit, daß uns der nächste Tag den Tod bringen würde. Durch lichte Nebel dämmerte der Morgen herauf. Da — als die Sonne aufging, sahen wir im Osten ein Luftschiff auftauchen, das die Deutschen unter uns an seinen Umrissen als einen Zeppelin erkannten. Er erschien uns allen als ein Retter vom Himmel. Alles schrie und weinte, die Frauen und Kinder fielen in die Knie. Weinend und betend rief alles: „Zeppelin, Zeppelin, Hilfe!"

Dieses Luftschiff, der oben schon erwähnte Z VI aus der Kriegs-Luftschiffhalle Köln, war für die Unglücklichen ein Bote der Rettung. Einige Stunden später wurden die Gefangenen durch deutsche Ulanen und Husaren befreit. —

Nachdem die deutschen Heere in Belgien und Frankreich vorgerückt waren, galt es, die „stärkste Festung der Welt" Antwerpen den Feinden zu entreißen. Auch bei dieser gewaltigen Kriegstat haben unsere Zeppeline ihre Tüchtigkeit und Kriegsbrauchbarkeit erwiesen.

Antwerpen fiel am 9. Oktober 1914, aber schon am 24. August hatte es „Zeppelinbesuch" erhalten.

Die Angst unter den Einwohnern war groß. In einem Brief aus Antwerpen hieß es: „Wir wohnen mit allen unsern Bekannten im Keller eines Hauses, sind froh, dort die Nächte zubringen zu können, denn seit dem Erscheinen des ersten Zeppelins wagt es niemand, in seiner Wohnung zu schlafen. Nur in den Kellern fühlt man sich noch einigermaßen sicher."

Als die Zeppelinbomben sodann mit einer gewissen Regelmäßigkeit auf die Stadt niedersausten und die militärischen Anlagen zerstörten, schrieb ein neutraler Berichterstatter: „Die Antwerpener rechnen ihre Zeit nur noch nach Zeppelinbomben".

Die belgischen, unter englischer Oberaufsicht stehenden Befehlshaber in der Festung ordneten schon im September 1914 an, daß abends in Antwerpen auf der Straße, in Geschäften, Lokalen und sämtlichen Privat-

wohnungen sämtliche Lichter ausgelöscht werden mußten. Die Panik der Antwerpener, die sich vorher ebenso wie die Brüsseler recht roh gegen die Deutschen benommen hatten, wurde immer größer und muß tolle Formen angenommen haben, denn der Kommandant erließ einen Anschlag, in dem es hieß: „Seht nicht überall Luftschiffe! Zum Beispiel ist der Planet Jupiter, der um acht Uhr aufgeht und um elf Uhr untergeht, kein Scheinwerfer. Luftschiffe haben überhaupt keine Scheinwerfer. Telefoniert auch nicht immer gleich an die Behörde! Haltet euch ruhig!"

Die Zeppelinfurcht hatte sich jetzt auch in zunehmendem Maße auf London und Paris übertragen. In der französischen Hauptstadt hielt man „eine Belagerung, ausgeführt von Luftschiffen" nicht für ausgeschlossen. Tag und Nacht mußten französische Flieger über der Stadt und ihrer Umgebung manövrieren, um sie vor deutschen Luftschiffen zu schützen. Die Kunstschätze der Pariser Museen wurden in eiserne Kisten und in Stahlkammern versenkt, die Säle anderer Paläste, die wertvolle Bildhauerarbeiten enthalten, wurden vom Boden bis zur Decke mit Sandsäcken vollgefüllt. Alles, was sich irgendwie fortschaffen ließ, wurde nach Bordeaux gebracht, wohin auch die französische Regierung flüchtete. —

Unsere kühnen Luftschiffe mußten, wenn sie in Feindesland wirken wollten, stets aus dem deutschen Hinterlande kommend, die deutschen Stellungen überfliegen. Unsere feldgrauen Helden sahen natürlich die hoch in der Luft stolz dahinziehenden Luftschiffe als ihre guten treuen Kriegskameraden an und begrüßten ihr Erscheinen stets mit großer Freude. Wußten sie doch genau, daß die Zeppeline stets gute Arbeit leisteten.

In einem Feldpostbrief hieß es: „Eines Abends wurde uns mitgeteilt, daß morgens etwa um vier Uhr ein Zeppelin unsere Stellungen überfliegen würde. Groß war die Begeisterung, die diese Nachricht bei uns weckte! Viele, darunter auch ich, hielten sich in dieser Nacht, trotz unserer Müdigkeit, den Schlaf fern, um ja den erhebenden Anblick nicht zu versäumen. Und richtig, pünktlich vier Uhr hörten wir die Propeller surren und sahen wir das stolze Luftschiff über uns hinwegziehen. Wir lagen dicht vor dem Feinde und sollten uns natürlich ruhig verhalten.

Wir mußten aber unsere ganze Selbstbeherrschung aufbieten, um den Zeppelin nicht durch ein von Herzen kommendes Hurra zu begrüßen." —

Wie ein Zeppelin über Antwerpen wirkte, das hörten wir von einem Holländer. Er erzählte:

„Es war eine stille Herbstnacht. Schlag ein Uhr wurde ich durch ein gewaltiges Surren von Motoren geweckt. Es kam von oben! Ich öffnete das Fenster und sah in der Luft südlich von dem großen Bahnhof ein riesiges Wesen, das gerade einen Lichtstrahl auf die Stadt warf.

Unmittelbar danach erscholl etwas wie gedämpftes Geläute, dicht gefolgt von einem furchtbaren Donnerschlag.

Dann wieder ein Lichtstrahl nach einer längeren Pause. Zwei Sekunden darauf wieder der Schall, als wenn mit aller Kraft zwei Güterwagen aufeinanderplatzten.

Als das furchtbare Spiel dreimal vorüber war, erscholl Kanonendonner von den Scheldeforts her, dazwischen Gewehrfeuer aus der Stadt und von außen.

Das Feuern der Verteidiger Antwerpens hielt an, ebenso das Bombenwerfen aus dem deutschen Luftkreuzer.

Die Bestürzung der Antwerpener Bevölkerung war groß!

In den Nachtkleidern liefen Männer, Frauen und Kinder auf die Straße und stürzten von einer Ecke auf die andere, in der Hoffnung, sich in Sicherheit zu bringen.

Das Schießen nach dem Luftschiff und aus dem Luftschiffe auf die Stadt dauerte mehr als zwanzig Minuten.

Da wurde mir denn klar, daß es sich um einen in sich abgeschlossenen Verheerungszug des Zeppelin handle, der in dieser kurzen Zeitspanne ungeheures Unheil angerichtet hatte.

Und all die Geschütze der Forts konnten nichts dagegen ausrichten! Ja, ein Schuß der Verteidiger, der auf die eigene Stadtwage fiel, kostete mehreren auf Posten stehenden Schutzleuten das Leben. Viel Schaden

wurde durch die eigenen Abwehrgeschosse der Belgier auch in einer Kaserne angerichtet.

Die Insassen des deutschen Luftkreuzers hatten es offenbar vornehmlich auf die öffentlichen Gebäude abgesehen. Ein Geschoß fiel auf den Platz, an dem das Königliche Schloß liegt, andere suchten die Börse zu treffen. Ein weiteres Geschoß war anscheinend für den monumentalen Justizpalast bestimmt, fiel aber in ein Privathaus. Ebenso wurde das Regierungsgebäude mit Bomben bedacht."

Dieser Holländer war kein Neutraler oder gar Deutschenfreund, sondern ein wütender Gegner Deutschlands. Trotzdem mußte er zugeben, daß die Zeppelinbomben nur die öffentlichen Gebäude und Kriegseinrichtungen zu treffen suchten, die Wohnbezirke der Bevölkerung aber schonten. —

Bei einer kühnen Fahrt geriet eines der deutschen Luftschiffe in den Bereich der Batterien der Festung Antwerpen. Sofort wurde aus allen Geschützen das Feuer auf das Fahrzeug eröffnet.

Eine Granate zerschmetterte das Gerüst, an dem der Propeller befestigt war. Die schwere Luftschraube neigte sich dabei nach hinten und drohte, in die hintere Gondel zu stürzen.

Es galt also die gefährlichste Arbeit; während der Fahrt, hoch in der Luft, das Gestell abzunehmen, und gleichzeitig die Schraube ohne Gefahr für die Mannschaft zu beseitigen.

Der Obermaschinist Luickhardt aus Wilhelmshagen bei Berlin meldete sich freiwillig zu der gefährlichen Aufgabe und führte sie bei rasender Fahrt auch aus.

Mit einer Metallsäge und mit Feilen ausgerüstet, kletterte er außen am Luftschiff entlang. Es gelang ihm nach harter Arbeit — bei der er ständig in der Gefahr schwebte, abzustürzen und elend zu zerschmettern — in einer halben Stunde, die Arbeit auszuführen und so die weitere Manövrierfähigkeit des Zeppelins zu sichern.

Nicht genug mit dieser Leistung, machte sich Luckhardt auch noch daran, die Hülle, die in größerer Länge aufgerissen war und dadurch starken Luftwiderstand bot, auszubessern.

Auch dieses Wagnis gelang. Der wackere Held des Zeppelins erhielt für seine Unerschrockenheit und Kaltblütigkeit das Eiserne Kreuz erster Klasse verliehen. — —

Wie im Westen, so zeigten aber auch unsere Zeppeline sich im Osten tätig. So wurde bereits am 1. Oktober 1914 gemeldet, daß ein Zeppelin-luftschiff Bomben auf den russischen Eisenbahnknotenpunkt Bialystock geworfen hatte. Am 17. Oktober 1914 erschien der erste deutsche Zeppelin über Warschau. —

Der „Zeppelinschrecken" der Engländer steigerte sich zu wahrhaft lächerlicher Höhe!

Immer neue „schreckenerregende Entdeckungen" wurden auf englischem Boden gemacht. Auf die „Funde" in einigen deutschen Fabriken nahe bei London, wo man entdeckte, daß die aus Beton gebauten flachen Dächer hervorragende Stützpunkte für schwere deutsche Artillerien bieten könnten, folgten bald Entdeckungen von „Zeppelin-Niederlagen".

Man mußte es den Engländern lassen: Die Gabe der Erfindung blühte bei ihnen kräftig und trieb die sonderbarsten Früchte.

Das „Zeppelin-Höhlen"-Schreckgespenst kam aus Bedfordshire, wo ein geheimnisvoller unterirdischer Gang mit Seitenkammern gefunden wurde. Dieses „teuflische Werk", das nur die bösen Deutschen hatten anlegen können, lag in den Pegsdonhöhen bei Shillington, einem kleinen Städtchen unweit von Hitchin.

Hier war es, wo die Deutschen ihr Petroleum, Benzin und ihre Gasbehälter unterbringen wollten, um ihre Luftschiffe in Betrieb zu setzen, und von wo sie dann ihren gefürchteten Überfall auf London unternehmen wollten!

Eine englische Zeitung, die darauf ein ganzes Heer von Sachverständigen nach Bedfordshire entsandte, erklärte in vollem Ernste, daß diese

nnterirdische Anlage für Zeppelinzwecke wie geschaffen sei. Sie waren gegen hundert Meter lang und mündeten auf beiden Seiten in eine große Kammer, wo riesige Mengen von Benzin usw. gelagert werden „könnten".

Es war eigentlich ein Jammer, daß diese Höhle erst jetzt und nicht schon sechs Monate vor dem Kriege entdeckt wurde. Dann hätte die englische Gelehrtenwelt sicher festgestellt, daß die Zeppelin-Benzin-Höhle mindestens aus dem Steinalter stammte und ein neuer Beweis dafür war, daß die Ureinwohner Großbritanniens schon damals auf der höchsten Höhe der „Kultur" standen — welche die jetzigen Einwohner bekanntlich noch heute einzunehmen behaupteten!

Die Engländer trugen sich vorläufig nur mit dem Gedanken, die so sehr gefürchteten „Zeps" zu zerstören.

Aber das war leichter gedacht als getan. Die englischen Militärbehörden holten das Gutachten eines bedeutenden Technikers über die Zeppelingefahr ein. Aber der Bericht war in keiner Weise beruhigend für die wütenden Briten. Denn der Schlußsatz des Gutachtens lautete: „Kurz und gut: gegen die Zeppeline gibt es kein sicheres Abwehrmittel! Es sind ganz furchtbare bewaffnete Luftschiffe, sind außerdem leicht manövrierbar und befähigt, eine Fahrt von sieben- bis achthundert Kilometer mit größter Leichtigkeit auszuführen."

Wir konnten mit diesem feindlichen Urteil sehr zufrieden sein, und Graf Zeppelin wird seine helle Freude daran gehabt haben!

Da man kein Mittel gegen die Zeppeline selbst hatte, wollten die edlen Briten die Zeppelin-Werkstätten zerstören.

Zunächst erschien ein englischer Flieger über der Luftschiffhalle in Düsseldorf und warf Bomben, die die Halle wohl etwas beschädigten, aber keinen Zeppelin trafen.

Sodann wurde aus Friedrichshafen am 21. November 1914 gemeldet: „Heute Mittag gegen ein Uhr erschienen zwei englische Flugzeuge über der Stadt und versuchten einen Angriff auf die Luftschiff-

halle auszuführen. Einer der Flieger, der in etwa vierhundert Meter Höhe über der Halle kreiste, konnte alsbald von dem Ballonabwehr-Kommando mit Schrapnell- und Maschinengewehrfeuer herabgeschossen werden. Dem anderen Flieger, der sich in ziemlich großer Höhe hielt und wiederholt die Halle umkreiste, gelang es, zu entkommen, doch soll er nach einer späteren Mitteilung in den Bodensee gefallen sein. Die Flieger warfen fünf Bomben ab, die teilweise in allernächster Nähe der Halle einschlugen. Der Insasse des herabgeschossenen Flugzeuges war ein englischer Marineoffizier. Die Anlagen des Luftschiffbaues sind unbeschädigt geblieben."

Die englischen Flieger hatten bei ihrem Angriff das Gebiet der neutralen Schweiz überflogen. Die Schweizer Behörden ergriffen deshalb scharfe Mittel, um eine abermalige Verletzung ihrer Neutralität zu verhindern. Das schweizerische Militär erhielt Befehl, feindliche Flieger herabzuschießen. —

Sogar im englischen Parlament wurde viel Unvernünftiges geschwatzt über die „Zeppelinabwehr". Im Oberhause erklärte einer der edlen Lords entrüstet, ihm sei eine amtliche Mitteilung des Inhalts zugegangen, „daß, wenn eine Bombe vor seiner Vordertür niederfallen würde, er am besten täte, sein Haus durch die Hintertür zu verlassen". Diese famose amtliche Weisung löste sogar bei den schwerfälligen edlen Lords allgemeine Heiterkeit aus. Ein anderer der englischen Volksvertreter führte dazu aus, es sei allerdings ein starkes Stück, einer so vornehmen Persönlichkeit, einem englischen Lord ein „Entweichen durch die Hintertür" zuzumuten. Wenn aber die Bombe vor der Hintertür niederfalle, so seien die englischen Behörden sicher damit einverstanden, wenn der Lord ruhig zur Vordertür hinausgehe! —

Wie unsere Jünger Zeppelins mit ihrem Luftschiffe in Feindesland fuhren und welche Abenteuer sie dabei zuweilen auszustehen hatten, das zeigt uns folgender Feldpostbrief:

„Ich sitze in einem schönen Garten jetzt, und endlich bin ich soweit hergestellt, daß ich dir einige Zeilen schreiben kann. Hoffentlich, und das

ist mein Wunsch, werde ich bald entlassen — ich hoffe noch diese Woche — und dann geht es hinaus aufs Schlachtfeld, zu streiten für Deutschlands Ehre. Die Tage gingen, als wären sie ein Traum, und doch sind sie voll bitterer Wahrheit. Es waren Tage, die man niemals wieder erleben wird, aber Stunden, in denen wir unsern Feinden gezeigt haben, daß Tatkraft, Mut und Verwegenheit in deutschen Adern fließen.

Wie jede Nacht, traten wir unsere Fahrt an, machten unser Schiff in Ordnung und harrten des Auftrags, der dem Schiffsführer vom Großen Hauptquartier erteilt wurde. Die großen Hallentore wurden geöffnet, das Schiff ins Freie gebracht, ein letztes Lebewohl den Daheimbleibenden, und langsam begannen die Maschinen zu arbeiten. Stolz, gleich einem mächtigen Vogel, erhob sich das Schiff und entführte uns vom Landungsplatz.

In fünf Minuten waren wir auf 1400 Meter, die Motoren arbeiteten vorzüglich. Kein Laut störte die Stille der Natur, und der Mond und die vielen tausend Sternlein am Himmel waren unsere stillen Begleiter.

Die letzten Vorbereitungen wurden getroffen, und hinein ging es mit Jubel in Feindesland.

Viele Dörfer, Städte wurden überflogen, und endlich, nachdem wir unser Ziel, eine Festung sahen, gingen wir auf 2400 m hoch. Eine Viertelstunde später waren wir über unserm Ziel. Jetzt begann auf unserm Schiff die richtige Bewegung; einige „Bonbons" wurden hinabgeworfen, mit fürchterlicher Wirkung. Die Treffsicherheit war vorzüglich, und nachdem unsere Maschinengewehre in der Minute 1500 Schuß rausschleuderten, war der Kampf in vollster Schärfe entbrannt.

Jetzt öffnete der Feind auch seine Schlünde und wollte uns eherne Grüße zusenden; doch wir hatten nur ein Lächeln ob dieser Pulververschwendung, denn der Feind schoß einfach erbärmlich.

Unsere Aufgabe war erfüllt, und nun machten wir uns weiter nach St. Qu. und richteten unter dem auf der Flucht befindlichen Feind furchtbare Verwüstungen an.

Heftig wurden auch wir beschossen; drei unserer Kameraden büßten ihr junges Leben ein. Doch desto todesmutiger harrten wir auf unseren Posten aus. Sein oder Nichtsein, das war unsere Aufgabe, und der Feind ist furchtbar bedient worden und wird mit Schauer an unser Schiff denken.

Jetzt ging es zum Heimathafen über Feindesland hinweg. Doch auf einmal bekamen wir ein äußerst heftiges Feuer, das für uns zum Verhängnis werden sollte. Fieberhaft wurde der Schaden ausgebessert, doch unsere alte Höhe konnten wir nicht erreichen — wir hatten zuviel Gasverlust.

Jetzt wurden mit Riesenkraft Teile eines Motors abmontiert und kurzerhand über Bord geworfen. Die Maschinengewehre verrichteten blutige Arbeit unter unsern Feinden. Unser Ziel war die Grenze, doch durch schwierige Windverhältnisse gelang uns das Manöver nicht ganz, und wir landeten im Hochwalde eines französischen Dorfes.

Es begann ein Kampf auf Tod und Leben.

Unsere größte Sorge war, daß das Schiff nicht in Feindeshand fiel — und es kam nicht in deren Hände. Einer von uns kam noch rein ins Schiff und bediente mit der größten Kaltblütigkeit ein Schiffsmaschinengewehr. Furchtbar war der Nahkampf; als wir keine Munition mehr hatten, ging es mit dem Seitengewehr.

Erlasse mir die Schilderung von dem, was nun kam. Wir mußten der Übermacht weichen, und es gelang uns, uns nach D. durchzuschlagen, wo wir noch mit Franktireurs zu kämpfen hatten. Erbärmlich, daß ein Weib auf verwundete Soldaten schießt, statt sich der Verwundeten, ob Feind oder Freund, anzunehmen." — —

In England wurde die Stimmung, schon vor dem ersten Zeppelinangriff, immer nervöser. Eine Wiener Zeitung schrieb: „Eine verzweifelte Stimmung muß in England herrschen. Was da in die Öffentlichkeit dringt, hat den Anschein, als sollte durch bombastische Worte der Mißerfolg der Waffen ersetzt werden. Wir können aus zwei Äußerungen ermessen, bis zu welchem Grade sich die innere Demoralisation — besonders durch den Zeppelinschrecken gesteigert hat. Lord Beresford,

der frühere Adjudant der den Branntwein so sehr liebenden Königin Viktoria und ihres nicht minder „nüchternen" Königs Eduard, behauptet, der Friede werde in Berlin geschlossen. Der Minister Curzon, ein Mann, der früher Vizekönig von Indien war, und von dem man einige diplomatische Zurückhaltung verlangen könnte, träumte sogar von dem Augenblick, wo die Lanzen bengalischer Reiter auf den Straßen Berlins funkeln und dunkelhäutige Gurkhas es sich im Potsdamer Park bequem machen werden. Vielleicht erlebt das Lord Curzon wirklich noch. Den Berlinern könnten ja Exemplare dieser exotischen Völkerschaften vorgezeigt werden als Kuriosum, als Ausdruck der äußersten Hilflosigkeit eines Riesenreiches, das von schlechten Politikern in einen wahnsinnigen Krieg hineingerissen wurde und nun schon nicht mehr weiß, wie es die nahende Katastrophe verbergen soll. Das kann keinen Zuwachs an Autorität bringen, welche England in dem so sehr unterwühlten Indien braucht, das kann nur ein Gefühl des Trotzes und die Verachtung gegen England wecken, und vielleicht wird der große Lord Kitchener es noch sehr bedauern, daß er mit großen Spesen sich Zuschauer aus Indien verschrieb, die zuhause von deutschen Siegen zu Lande, zu Wasser und in der Luft erzählen können".

Der erste Luftangriff auf England wurde im Januar 1915 ausgeführt. Graf Zeppelin hatte in seiner Werft am Bodensee eine so große Zahl von Kriegs-Luftschiffen hergestellt, daß fortan die Luftangriffe sich öfter wiederholen konnten und daß deutsche Luftschiffer zusammen mit den deutschen Fliegern im wahrsten Sinne des Wortes die unbezwingbaren „Bezwinger der Luft" wurden.

Die geschichtlich einen Wendepunkt bedeutende amtliche Meldung lautete in militärisch kurzen Worten:

„In der Nacht vom 19. zum 20. Januar 1915 haben Marineluftschiffe einen Angriff gegen einige befestigte Plätze an der englischen Ostküste unternommen. Hierbei wurden bei nebligem Wetter und Regen mehrfach Bomben mit Erfolg geworfen. Die Luftschiffe wurden beschossen, sind aber unversehrt zurückgekehrt.

Der stellvertretende Chef des Admiralstabes."

Die nächstliegende Bedeutung unseres ersten „Vorpostengefechts in der Luft" —mehr konnte und sollte diese erste Fahrt nicht sein — lag in dem Beweis, daß wir das konnten, was das englische Volk von den Zeppelinen befürchtet hatte, daß der Kanal und die Nordsee unsere Luftflotte ebensowenig, nein, noch viel weniger, von einem nachdrücklichen Angriffe abzuhalten vermochte, wie — trotz aller Minensperren — unsere wackeren Kriegsschiffe auf dem Wasser.

Die Grundlage war erschüttert, auf der Englands ganze Sicherheit und damit seine ganze Weltherrschaft beruht: die insulare Lage hatte ihre Bedeutung verloren. Das hochmütige England war ebenso angreifbar für uns, wie jede benachbarte Landschaft, die nur der schlichte Grenzstein von uns trennt!

Darüber uns von Herzen und mit dem Gefühl berechtigten Stolzes auf unsere junge Luftflotte zu freuen — die trotz aller glänzender Entwicklung doch ohne Zweifel erst in den Kinderschuhen steckte — war unser gutes deutsches Recht.

Ein guter Anfang war gemacht. Andere kräftigere Angriffe sind dann bald gefolgt!

Die englische Küstenbefestigung Yarmuth hatte am schwersten unter dem ersten deutschen Luftangriff gelitten. Der Zeppelin erschien dort abends und warf mindestens fünf Bomben. Zwei fielen besonders glücklich: in das Exerzierhaus und in das Marinelager. Mehrere Häuser wurden vollständig zerstört. Das Luftschiff konnte wegen der Dunkelheit nicht gesehen werden, aber seine Motoren waren deutlich zu hören, auch waren die Flammen in der Luft sichtbar. Die ganze Stadt erzitterte unter den Explosionen. Der angerichtete Schaden wurde auf mehrere Millionen Mark geschätzt. Es liefen trotz der früheren Warnung der Behörden die Einwohner beim Knall der Explosionen auf die Straße. Der ersten Explosion folgte sofort der Lärm weiterer in verschiedenen Teilen der Stadt. Die elektrischen Lichter wurden gelöscht und die Schaulustigen auf diese Weise gezwungen, ihre Wohnungen, so gut wie es in der Dunkelheit ging, aufzusuchen. Die Truppen, die den Befehl zum Ausrücken bekommen hatten, schossen nicht, da sie kein rechtes Ziel hatten.

Einen besonders pikannten Beigeschmack hatte das Erscheinen eines Zeppelins über Sandringham, weil sich dort der Landsitz des englischen Königs befindet, den er in diesen Tagen gerade bewohnte. Nur der Umstand, daß das Königspaar einige Stunden vor dem Luftangriff zufällig nach London zurückkehrte, hatte es davor bewahrt, in die Erregung der Beschießung hineingezogen zu werden.

Die englischen Zeitungen sprachen natürlich ihre Entrüstung über den deutschen „Mordanfall auf wehrlose Menschen" aus, dem „keine militärische Bedeutung zukäme."

So ging's ja immer, wenn die Engländer den Krieg am eigenen Leibe spürten, da war alles Unrecht und deutsche Barbarei!

Die deutsche Regierung veröffentlichte dazu folgende Erklärung:

„Nach den bisherigen Vorgängen kann es nicht wundernehmen, daß Regierung und Presse Englands den Angriff unserer Luftschiffe auf die englische Küste nicht unbenutzt vorübergehen lassen würden, um in schwersten Beschuldigungen gegen die deutsche Kriegsführung sich zu ergehen, sie der Barbarei zu bezichtigen. Der ganzen Welt wird dies verkündet, in zahlreichen Funksprüchen über den Ozean geschickt und in die entferntesten Teile der Welt gekabelt. Was ist an alledem dran? Nichts weiter, als daß unsere Luftschiffe, um zum Angriff auf den befestigten Platz Great Yasmuth zu gelangen, andere Plätze überflogen haben, aus denen sie nachgewiesenermaßen beschossen worden sind, und deren Angriffe sie durch Abwerfen von Bomben erwidert haben. Dies geschah bei Nacht und bei nebligem regnerischem Wetter. Hat diese Nation, deren Flugzeuge am hellen Tage über die offene Stadt Freiburg in Baden Bomben abwarfen, deren Schiffe wiederholt offene Städte, wie Daressalam, Viktoria (Kamerun), Swakopmund usw. beschossen, überhaupt ein Recht, den Entrüsteten zu spielen? Die Nation, die kein Mittel scheut, um ungeachtet völkerrechtlicher Auffassung und Neutralitätsbestimmungen ihre Absichten durchzuführen? Der Luftangriff ist ein anerkanntes Mittel moderner Kriegführung, sofern er sich innerhalb der allgemeinen

völkerrechtlichen Grundsätze hält. Unsere Luftschiffe haben sich innerhalb dieser Grenzen gehalten. Die deutsche Nation ist durch Großbritannien gezwungen worden, um ihr Leben zu kämpfen. Sie kann nicht gezwungen werden, auf irgend ein Mittel legitimer Art Selbstverteidigung zu verzichten, nnd wird auch nicht darauf verzichten, im Vertrauen auf ihr gutes Recht". —

Wie wir schon sagten, gab es neben den Zeppelinen auch andere Systeme von Luftschiffen. So arbeiteten verschiedene Parseval-Luftschiffe an der Ostfront gegen die Russen.

Am 25. August 1915 war ein deutsches Marine-Parseval-Luftschiff von einen Ostseehafen aus zu einer Unternehmung gegen den — damals noch russischen — Kriegshafen Libau in Kurland aufgestiegen und nicht zurückgekehrt. Eine Meldung des russischen Marine-Generalstabes verbreitete, daß „ein deutsches Zeppelinluftschiff Libau überflogen und Bomben abgeworfen habe. Das Luftschiff sei beschossen und getroffen worden und sei in die See gestürzt. Von russischen Fahrzeugen sei es vernichtet und die Besatzung gefangen genommen worden." Die russische Angabe, daß das angreifende Luftschiff ein Zeppelin gewesen war, wie überall in der ausländischen Presse verbreitet wurde, war hiernach unzutreffend. —

Bei den Engländern stieg die Furcht vor den Zeps nach dem ersten scharfen Angriff immer höher. Voller Wut mußte die englische Hauptzeitung, die „Times" schreiben: „Da es Deutschlands Zweck sein muß, Städte mit wertvollen Eisenbahnknotenpunkten, mit Kriegsmaterial, Fabriken, Schiffswerften, usw. anzugreifen, so dürfen wir das nächste Mal einen ganz anderen Angriff weiter im Inland erwarten. Wir können nichts dagegen tun, als unsere Städte verdunkeln und uns mit Luftgeschützen zu versorgen."

Diese gesteigerte Zeppelinfurcht gab einer anderen Zeitung die Veranlassung, ihre Abonnenten gegen die Gefahren der Zeppelinangriffe zu versichern! Diese Zeitung versprach beim Verlust von Mobiliargegenständen bis zu 250 Pfund, eines Gliedes oder

Auges 500 Pfund, von beiden Augen oder zweier Glieder sogar tausend Pfund.

Der „Kladderadatsch" fragte dazu, wieviel gezahlt würde, wenn ein Engliſhman beim Anblick eines Zeppelins den Kopf verliert? Auch bliebe die Frage offen, ob einem John Bull, dem bei einem Zeppelinangriff das Herz in die Hosen fällt, erſteres oder nur letztere erſetzt werden ſollte!

Eine amerikaniſche Zeitung aber machte den engliſchen Krämern das Zugeſtändnis, daß — die Zeppeline für England ein ſchlechtes Geſchäft wären, gerade weil ſie für England zu viel abwerfen! —

Das allerrichtigſte aber traf Sigmar Mehring in einem trefflichen Gedichtchen:

Es zogen drei Zeppelins übers Meer!
Hoch über Old-England, da ſchwebten ſie her:
„Wo mögen nur all deine Dreadnoughts ſein?
Miß Albion, wo haſt du dein Inſelein?"
„Meine Dreadnoughts, die hab ich zitternd verſteckt,
Mein Inſelein liegt ins Meer geſtreckt!"
Und als ſie umflogen das Britenreich,
Da lag das Inſelein ſchreckensbleich.
Der erſte beſann ſich nicht lange — ſchwapp!
Da warf er zum Gruß ein paar Bomben herab:
„Wie ſchau ich ſo gern jetzt niederwärts!
Ach, träf ich dich tief in dein ſchwarzes Herz!"
Der zweite, der ſteuerte eilig hinzu
Und brachte das Inſelein ganz um die Ruh.
„Fünf Bomben, die ſeien dir heute geweiht!
Doch hab ich viel mehr noch für ſpäter bereit."
Der dritte, der rollte durch Nebel und Nacht,
Hat ſieben Bomben niedergekracht:
„Dich haß ich, du Heuchlerin, dich allein —
Und raſte nicht, bis du vernichtet wirſt ſein!"

7. Kapitel.

Der Triumph der Luftschiffe.

Als die ersten erfolgreichen Luftschiffangriffe auf England erfolgt waren, da wurde Graf Zeppelin nach der Zukunft des Luftkrieges befragt. Der greise Held, der 1913 sein fünfundsiebzigstes Lebensjahr vollendet hatte, gab folgende Antwort:

„Der Luftkrieg ist da und wird bleiben, ebenso wie der Unterseekrieg. Der Luftkrieg wird in Zukunft ebenso wichtig werden wie der Krieg unter dem Wasser. Natürlich hängt dies von der Entwickelung der Zeppeline ab. Eine solche weitere Entwickelung der Unterseeboote und der Luftkreuzer wird meiner Ansicht nach die Wirkung haben, das ganze Antlitz und die Wirkungen des Krieges zu verändern. Vielleicht werden Kriege in der Zukunft dadurch überhaupt weniger wahrscheinlich werden. Ich glaube nicht, daß die Regierungen sich jemals durch Verträge binden lassen werden, den Luftkrieg wieder auszuschalten. Ob es jemals große Luftschlachten zwischen großen Luftflottillen geben wird wie zur See — diese Frage kann nur eine ferne Zukunft beantworten. Jetzt stehen wir erst an der Schwelle der Möglichkeiten und am Anfang der Aera der Luftschiffahrt".

Wir haben schon im vorhergehenden Kapitel erzählt, wie groß der feindliche „Zeppelinschreck" war und wie in England und Frankreich lebhafte Besorgnis wegen der ungenügenden Verteidigung Englands gegen Luftangriffe herrschte.

Wie berechtigt diese Befürchtungen unserer Feinde waren, zeigte ein Geschwaderflug, den in der Nacht vom 31. Januar zum 1. Februar 1916 ein Teil der deutschen Luftschiffe — es sollen sechs bis acht Zeppeline gewesen sein — über den Mittelpunkten der englischen Kriegsindustrie ausführten.

Dieses kühne Unternehmen mußte um so mehr Aufsehen erregen, als die deutschen Luftkreuzer quer durch England bis zur Irischen See vordrangen, bis zu den Docks und Häfen von Liverpool und Birkenhead, die sich meilenweit am Ufer des Meeres hinziehen, vollgepfropft mit den ungeheuren Zufuhren an Nahrungsmitteln, Rohstoffen, Waffen und Munition, die das „neutrale" Amerika in seiner Deutsch-Feindschaft an die Briten Tag für Tag sandte.

Außerdem wurden bei diesem gewaltigen Angriff die Hochöfen und Geschoßfabriken von Nottingham, Sheffield, Manchester, am Humber und bei Great Yarmouth schwer heimgesucht.

Es war dieser Angriff ein großer Triumph Zeppelins. Die Leistungsfähigkeit und Treffsicherheit unserer Luftschiffe hatte während des Krieges ohne Zweifel genau so große Fortschritte gemacht wie die Kraft unserer Flugzeuge, die selbst von den Franzosen neidvoll und wütend bewundert wurde.

Die Liste unserer Zeppelinangriffe auf England sollte aber noch von Monat zu Monat eine Erweiterung erfahren.

Wir können nur kurz die Angriffe im Jahre 1915 hier zusammenfassen.

In der Nacht vom 19. zum 20. Januar 1915 machten — wie wir erzählt haben — deutsche Zeppeline über der Ostküste Englands ihren „Antrittsbesuch" und belegten vor allem Yarmouth und die dortigen Marine-Anlagen mit Bomben, zerstörten das Wasserwerk von Kirgs-Lyre und „besuchten" auch Sandingham, Sherringham und Crower.

Am 12. März 1915 folgte bei Spurn Point ein Angriff auf Londoner Kohlendampfer.

Im April 1915 gab es drei größere Angriffe: am 14. April auf die Tynemündung; die Kohlen- und Eisenwerke Northumberlands hatten erheblichen Schaden zu beklagen. An den beiden folgenden Tagen waren Feuerbrünste und Materialschaden in Waldow, Essex, Lowestoft, Southbold und Southwood die Folge. Am 20. April wurden Hafenanlagen in Ipswich und Whilton teilweise zerstört.

Der 10. Mai 1915 brachte einen neuen Angriff auf die befestigte Themsemündung, auf Southend und London.

Nach einem Abstecher nach Ramsgate und Kent kehrten die Luftkreuzer am 31. Mai nach London, das als Festung ersten Ranges gelten muß, zurück und hinterließen schöne Feuersbrünste in den Tilbury- und Indiandocks, in Arsenalen und Werften.

Im Juni warfen die unermüdlichen Marine-Luftschiffe Bomben auf die befestigte Humbermündung und Harwich, Am 7. streiften sie bis zu den Vorstädten Londons nach Kingston und Grimsby und richteten an den Befestigungswerken und Docks schweren Schaden an. Mitte Juni erreichten sie die Nordostküste Englands, zerstörten Hochofenwerke in South Shields und verursachten gewaltige Brände in Newcastle.

In der Nacht vom 9. zum 10. August führten sie abermals Angriffe gegen befestigte Küsten- und Hafenplätze an der englischen Ostküste aus. Auf der Themse wurden dabei mehrere britische Kriegsschiffe schwer beschädigt. Die Docks von London, der Torpedostützpunkt Harwich und wichtige Anlagen am Humber wurden mit Bomben belegt.

Schon in der Nacht vom 12. zum 13. August erneuerten sodann die Zeppeline ihre Angriffe auf die militärischen Anlagen in Harwich. Und in der denkwürdigen Nacht vom 17. zum 18. August wurden die City von London und wichtige militärische Anlagen an der Themse schwer beschädigt, teils sogar vollkommen zerstört.

Ein Münchener, der als Oberfunkermaat auf einem Zeppelinluftschiff tätig war und an einer Reihe von Fahrten nach England teilgenommen hatte, berichtete hierüber: .. „Hatten schwere Tage hinter uns. Machten

kurz hintereinander Angriffe auf die englische Küste und auf London. In der Nacht griffen wir das östliche London an; wir belegten Schiffe auf der Themse sowie die Docks und das Arsenal von London mit Spreng- und Brandbomben. Trotz heftiger Beschießung kehrten wir heil zurück. Wir hatten bei diesem Angriff einen kleinen ungeschützten Kreuzer in die Luft gesprengt und ein Linienschiff schwer beschädigt. In der Nacht vom 13. August machten wir einen Angriff auf Harwich. Der Erfolg war großartig. Wir wurden stark beschossen, kamen aber heil davon. Mit erhobenem Bewußtsein haben wir unsere Fahrt am 17./18. August beschlossen. Bei sternklarer Nacht haben wir Londons Zentrum angegriffen. Unser „L" war das erste Luftschiff, das über der City, dem Herzen Londons, seine Bahn zog, unbekümmert um das rasende Geschützfeuer von allen Seiten. Der Erfolg unseres Angriffes war großartig. Wir haben fabelhaften Schaden angerichtet. Wieder im Heimathafen angelangt, wurden wir ehrenvoll begrüßt. Vom Flottenchef ging eine in Worten höchster Anerkennung gehaltene Belobigung für unsere Leistungen ein. Ich habe das Eiserne Kreuz 1. Klasse erhalten." —

In den Herbstnächten vom 8. zum 9. September, vom 11. zum 12. und vom 13. zum 14. war wiederum London das Ziel der kühnen Unternehmungen. Stets wurden bedeutende Erfolge einwandfrei festgestellt.

Nach vierwöchiger Pause erfolgte am 13. zum 14. Oktober der letzte Angriff im Jahre 1915 auf London, Ipswich, Hampton und Woolwich. Wie in allen vorhergehenden Fällen wurden dabei die militärischen Aufgaben in glänzender Weise von den jungen Zeppelins gelöst.

Nach der amtlichen Meldung der deutschen Heeresleitung kreuzten dabei die deutschen Marineluftschiffe über Ostengland und besonders über London. Im einzelnen bewarfen diese Luftschiffe, die von sehr großer Bauart gewesen sein sollen — der City von London, die London-Docks, das Wasserwerk Hampton bei London und die Vorstadt Woolwich ausgiebig mit Brand- und Sprengbomben. Überall ließ sich von den Luftschiffen aus eine sehr gute Wirkung feststellen. Zahlreiche Brände, Einstürze und starke Sprengwirkungen wurden beobachtet.

Die englischen Abwehrmaßregeln setzten schon an der Küste ein durch ein mächtiges Artillerie- und Maschinengewehrfeuer, trotzdem aber kehrten alle Luftschiffe unbeschädigt zurück.

Die englische Regierung verbreitete zwar zur Herabsetzung der Wirkung des Eindrucks im Auslande sofort eine Erklärung, daß „nur wenige Häuser beschädigt und mehrere Brände ausgebrochen seien; diese seien aber schnell gelöscht worden und kein militärischer Sachschaden angerichtet. Auch seien nur fünfzehn Militärpersonen getötet, dreizehn verwundet, außerdem an Männern siebenundzwanzig getötet, vierundsechzig verwundet; an Frauen neun bzw. dreißig, an Kindern fünf bzw. sieben."

In Wahrheit hatte dieser Luftangriff aber alle bisher dagewesenen Angriffe an Gewalt und Wirkung übertroffen,

Nach vielen übereinstimmenden neutralen Meldungen wurden mehr als tausend Menschen getötet oder verletzt. Der Sachschaden, den die Regierung natürlich ihren Bürgern ersetzen mußte, belief sich auf einige achtzig Millionen Mark.

Gewaltige Fabriklager und ganze Straßen waren vernichtet oder hatten sehr schwer gelitten. Das ganze öffentliche Leben der Weltstadt, dieses Herz der Engländer in geschäftlicher und politischer Hinsicht, erfuhr eine recht folgenschwere Unterbrechung. —

Dem im Eingange dieses Kapitels erwähnten großen Angriff auf England Anfang Januar 1916 ging am 29. und 30. Januar 1916 ein zweimaliger Streifzug unserer Zeppeline über Paris voraus, der in Erwiderung eines Angriffs auf die offene, außerhalb des Kriegsgebiets liegende und unbefestigte Stadt Freiburg in Baden erfolgte.

Das Bombardement der jäh „verdunkelten Lichtstadt" machte auf die Franzosen um so größeren Eindruck, als sich zeigte, daß der gewaltige Apparat zur Verteidigung gegen Luftangriffe völlig versagte. Einer der großen französischen Fliegerschar, der in den Nebel hineinfuhr, berichtete „er habe den angreifenden Zeppelin von weitem gesehen und dreiundfünfzig Minuten verfolgt" — das war alles!

Mit dieser Unternehmung war die Leistungsfähigkeit unserer starken Luftflotte aber noch lange nicht erschöpft.

Zu gleicher Zeit in Liverpool, wurde auch der griechische Hafen von Saloniki, den die Engländer und Franzosen den Griechen wider alles Völkerrecht gestohlen hatten, von einem deutschen Zeppelin angegriffen. Schiffe und Kriegsmateriallager der „Entente" gingen auf griechischen Boden in Flammen auf und belehrten die angeblichen „Schützer der kleinen Staaten", die eine Woche vorher, am 23. Januar 1916, die bulgarisch-mazedonische Stadt Monastier (Bitolja) zwecklos durch Flugzeuge bombardiert hatten, daß auch dieser entfernte Winkel im Bereich der deutschen Zeppeline lag! —

Die deutschen Luftschiffe hatten bei ihren Angriffen auf England stets in geschlossenem Geschwaderflug den Weg über das Meer gemacht und waren so von holländischen Fischern häufig gesehen worden. Erst in der Nähe der englischen Küste trennten sie sich.

Überall herrschte in Feindesland gewaltige Angst und Aufregung, wenn man die „Zeps" gewahr wurde. Die Leute stürzten auf die Straße und liefen wild durcheinander hin und her.

Die Konturen der Zeppeline waren meist am dunklen Abendhimmel kaum wahrzunehmen, hingegen konnte man das Surren der Propeller deutlich hören. Gerade dieser Umstand trug noch wesentlich zur Verängstigung der „Gents" und ihrer „Ladys" bei.

Die Panik wurde dann dadurch noch erhöht, daß das elektrische Licht in der angegriffenen Stadt gelöscht wurde, sodaß die ganze Stadt im Dunkel lag.

Für das englische Gefühl ist die Luft stets ein feindliches Element gewesen. Das Meer allein war bisher der Zugang zu den britischen Inseln; aber das Meer war auch der Schutz der Engländer. Wer den Willen und die Kraft dazu hatte, konnte es beherrschen. Jahrhundertelang übte England diese Herrschaft aus. Dreißig bis vierzig Kilometer Wasser genügten, das kleine in früheren Zeiten nicht einmal volkreiche Gebiet dahinter unangreifbar zu machen.

Zeppelin zerstört eine englische Munitionsfabrik

Hinter seinem schmalen Wassergürtel wurde England zum Weltstaat, der die größte Festlandsmacht niederzwingen konnte, ohne sich auch nur in die Unkosten eines stehenden Heeres zu stürzen. Die englische Flotte und das englische Geld; anderer Mittel bedurfte es nicht, um — wie es schien — die englische Weltmacht zu sichern.

Wenn nicht — von oben her die Gefahr drohte!

Das Luftmeer hat keine Inseln; wird es befahrbar, so gibt es auch auf dem Erdboden keine Inseln mehr.

Schon Napoleon wandte daher vor hundert Jahren den — damals natürlich unzulänglichen — Bemühungen seiner Zeit um Konstruktion von Flugmaschinen das lebhafteste Interesse zu. Solche Flugmaschinen hätten doch endlich Napoleons Hoffnung verwirklichen können, die Engländer auf ihrem eigenen Boden zu fassen.

Aber die Versuche mußten mißlingen und der Franzosenkaiser hatte umsonst mit ganz Europa Krieg geführt: England blieb damals der Sieger!

Dennoch hatte es seitdem keine rechte Ruhe mehr. Auf der See gab es zunächst keinen Mitbewerber. Nur die Luft blieb übrig.

Keine Nachricht von irgend einer Verbesserung der Luftschiffahrt, von irgend einer Erfindung, die den alten „Fliegertraum" seiner Erfüllung näherbringen sollte, konnte auftauchen, ohne daß in England ein hysterisches Zucken ihr antwortete.

Mit tiefem Mißtrauen sah man auf die ersten Versuche der Franzosen Renard und Krebs, ein lenkbares Luftschiff zu bauen. Als vollends der erste Zeppelin entstand, da empfand jeder dieser ohnmächtigen Engländer die deutsche Erfindung als ein „Attentat auf die Menschheit"! Die Engländer beschworen ihre Regierung, auf der nächsten „Konferenz" das Werfen von Bomben aus Luftschiffen für — völkerrechts — widrig zu erklären!

Diese durch die reine blasse Angst eingegebene Bitte wurde freilich sogar von der englischen Regierung abgelehnt. Und jetzt mußte England

wutschnaubend und doch zur Rache unfähig den Triumph der deutschen Zeppeline über sich ergehen lassen. Englands ganzer Hochmut kam ins Wanken.

Man suchte zwar gegen die „Bezwinger der Luft" allerlei Abwehrmaßregeln zu ergreifen, aber, wie wir schon sagten, waren sie alle vergeblich. Die deutschen Zeppeline kehrten von ihren Angriffsfahrten zumeist ohne jede Beschädigung zurück.

Auf einer Fahrt erlitt ein Zeppelin weit von Englands Küste aus nicht aufgeklärte Weise Schiffbruch. Er war Z. 19. Das Luftschiff fiel ins Meer und die Bemannung suchte auf dem Oberteil der aus dem Wasser ragenden Hülle Zuflucht, um vorüberfahrende Schiffe um Hilfe aus Seenot, die man nach den internationalen Gebräuchen sogar jedem Feinde angedeihen läßt, zu ersuchen.

Die deutschen Schiffbrüchigen kannten aber die englische Gemeinheit und niederträchtige Gesinnung nicht. Es fuhr an dem schiffbrüchigen Z 19. ein englischer Fischdampfer vorbei, der Kapitän und seine Leute sahen dicht vor sich die deutschen in Seenot befindlichen Luftschiffer, hörten auch ihre Zurufe.

Aber der Engländer — „King Stephen" hieß das fluchbeladene Boot— fuhr an dem Zeppelin vorbei, ohne Hilfe zu bringen. So mußten die braven Zeppelinleute nach und nach versinken und für ihr Vaterland sterben.

Ein Münchener, der zu dieser Zeit im Felde stand, stellte diesen Gipfel der englischen Roheit und Unmenschlichkeit in den Münch. N. N. folgendermaßen in warm empfundenen Worten dar:

Durch Gischt und Schaum auf den Wellen hin
Da treibt im Nordmeer ein Zeppelin
Zur Spähe flog er mit keckem Mut,
Es riß ihn nieder in Sturm und Wut.
Schon sank die Gondel, die Hülle kaum
Beut der Besatzung noch Halt und Raum.
Die Hülle, sie saugt sich voll und schwer,
Sie schreien hinaus ins wilde Meer:

Zu Hilfe, zu Hilfe in letzter Not!
Da naht „King Stephen“ und schickt ein Boot.
Ein englisches Schiff „King Stephen“ ist,
Das englischer Ehre wohl nicht vergißt.
Es schickt ein Boot zu dem Luftwrack aus,
Sie jauchzen dort auf im Sturmgebraus.
Gerettet! endlich in letzter Not!
Vom wackern Feinde! — Da wendet das Boot.
Und Schiff und Boot, sie fahren davon. — —
Die Hülle, sie saugt sich voll und schwer,
Und langsam sinkt sie hinab ins Meer.
Und über die opfersatte Flut
Gellt noch ein heiserer Schrei der Wut. — —
Was ihr gelitten, ihr Brüder mein,
Getäuscht, verspottet in Todespein,
Das hat ein Höh'rer sich wohl gebucht,
„King Stephen“ aber, du bist verflucht!
Verflucht auch der Schuft in Amt und Ehr,
Der 20 Stunden zum Schein nachher,
Als längst am Grunde der Zeppelin,
Kriegsboote sandte zur Suche hin
Zum Teufel alle! schlagt Pauk' und Gong
Und feiert den zweiten „Baralong“!
Das ist euer zweiter Sieg zu Meer.
Ein neuer Schmutzfleck auf eurer Ehr.
You rule the waves! welch ein eitler Spruch.
Ihr schändet das Meer, ihr seid sein Fluch.
Täuscht euch nur selber durch Lügen fort,
Ich sag' euch ein freies deutsches Wort:
Nicht eine Welle im Ozean
Ist mehr, Britannia, dir untertan.
Das Meer, es ist stolz und weit und hehr,
Und nur dem Braven gehorcht das Meer.
Viel deutsche Boote, sie spotten dein,

Und du willst Herrscher des Meeres sein?!
Schlagt Pauk' und Gong von Bord zu Bord,
Brüllt euern Sieg — den neuen Mord.
Doch zerr' die Flaggen, du Volk, halbmast,
Die du aufs neue besudelt hast,
Und zitt're weiter von Sieg zu Sieg
In deinem traurigen Flottenkrieg.

Im Felde 1916.

Bavaricus.

Eine kleine Rache für die barbarische englische Teufelei war es, daß der „King Stephen" später von deutschen Marinestreitkräften in Brand geschossen und der Kapitän und seine Mannschaft in deutsche Gefangenschaft geführt wurden. Hoffentlich ging den Unbarmherzigen das Bild des hilflos sinkenden deutschen Luftschiffs nie von ihrer Seele fort! —

Um die deutschen Angriffe auf England zu erwidern, machten zweimal englische Flieger den Versuch, die deutsche Nordseeküste anzugreifen. Das erste Mal geschah das am Neujahrstage 1915 bei Cuxhafen und an den Ostfriesischen Inseln, das zweite Mal am 4. Juli 1915.

Beide Versuche scheiterten kläglich.

Unsere Luftschiffe stellten die anmarschierenden englischen Steitkräfte in Stärke von mehreren Flugzeugmutterschiffen, begleitet von Kreuzern und Torpedobootszerstörern, bereits bei Tagesanbruch in der Höhe der Insel Terschelling fest und zwangen sie zum Rückzug. Ein englisches Wasserflugzeug, dem es gelungen war, aufzusteigen, wurde von unseren Flugzeugen verfolgt und entkam nur dadurch, daß es über holländisches Gebiet flog. Bei der Abwehr hatte sich auch ein Luftschiff nach dem System Schütte-Lanz ausgezeichnet. —

Wenn unsere Luftschiffe auch ihre Hauptarbeit im Kampfe gegen unsern schlimmsten Feind, die Engländer, verrichteten, so darf doch nicht vergessen werden, daß auch die Russen an allen Stellen unserer langen Ostfront die „Besuche" der deutschen Luftschiffe erhielten.

Ein packendes Bild aus dem Leben Warschaus während der blutigen Kämpfe in Polen gab ein Neutraler, der zu dieser Zeit in Polens Hauptstadt weilte.

„Im ersten Augenblick möchte man glauben, daß man weiter träumt, daß man noch in dem unruhigen Halbschlaf liegt, an dem man in diesen Nächten voller Alpdrücken gewöhnt ist.

Drei matte Schläge, kaum wahrnehmbar, in der Ferne. Dann eine Pause. Es könnte wohl ein Dienstmädchen sein, das an einem Fenster Teppiche ausklopft. Ein bischen früh freilich für solche Hausarbeit.

Es beginnt gerade hell zu werden. Ein weiterer Schlag!

Ich sitze im Bett auf. Nichts. Seltsam!

Plötzlich dröhnen aus größerer Nähe verschiedene Schüsse, schnell, nervös. Kein Zweifel! Kanonen.

Es klingt wie ein Sturmläuten, das man auf der Treppe eines Glockenturms zwischen dichten Mauern hört.

Die Kanonen! Ich fühle einen leichten Druck über dem Magen. Eine seltsame unangenehme Erregung!

Es klingt gebieterisch, feierlich. Man muß sofort hinaus.

Streichhölzer, Strümpfe, Schuhe her!

Es scheint, daß sie von den Forts von Wilanow feuern. Noch zwei Schüsse. Es ist kein Scherz.

Seltsam, die Nachrichten von gestern klangen so gut! Wir glaubten die Deutschen fern und an ganz anderer Stelle. Aber verlaßt euch nur auf diese russischen Meldungen!

Wo habe ich nur die Krawatte hingelegt?

Das Feuer wird lebhafter, breitet sich aus.

Ich werfe einen Blick auf die Straße: sie ist verlassen, schweigsam.

Ich laufe über den Flur zur Tür meines Wirtes.

„Hört ihr?" — „Ich höre."

„Das sind die Deutschen!"

„Teufel auch!"

„Ein höllisches Feuer!"

Man beginnt die Stimmen der verschiedenen Geschütze zu unterscheiden wie bei einer Unterhaltung.

Eins hat einen lauten und hellen, musikalischen Klang. Ein anderes klingt dumpf wie ein falsches Geldstück. Einige hinterlassen in der Luft ein langes Nachzittern wie bei einer großen Glocke. Dann sind wieder Dumpfere, die schnell und kurz schlagen wie ein erregtes Herz.

„Sie werden doch nicht hinausgehen wollen?"

„Ich muß doch sehen. Mir scheint, sie sind schon in der Stadt."

„Ein Grund mehr, nicht auszugehen."

Ruhig zündet sich mein Wirt eine Zigarette in Gold an, um bequem zu überlegen. Der Pole ist freundlich und auf alles, was da kommt, gefaßt.

Die Scheiben zittern. Unter dem Balkon ist die Straße noch immer leer. Der Tag wird heller.

„Wie spät ist es?"

„Fünf Uhr" antwortet mein Wirt mit einem Seufzer. „Ich könnte noch wieder einschlafen, und wenn sie nicht gekommen wären, hätte ich es gar nicht gehört."

„Entschuldigen Sie!" sage ich nur. Beneidenswert ist dieser jüdische Wirt in seiner Ruhe.

Jetzt setzen die Maschinengewehre ein. Sie scheinen ganz nahe. Ein Hagel von hellen trockenen Schüssen, die etwas Freches und Hysterisches haben.

Man sieht nichts, wie bei den Theaterschlachten, deren Lärm hinter den Kulissen gemacht wird.

Der Himmel wird immer leuchtender, wie mit Goldstaub übersät. Er sieht gar nicht drohend aus.

Jetzt entschließt sich endlich auch mein Wirt, ans Fenster zu kommen,

„Ich begreife nicht. Wie ist das nur möglich. Sie sollten doch noch so fern sein."

Sie werden in Eilmärschen gekommen sein. Eine Überrumpelung.

„Glauben Sie"?

„Es ist, als ob sie auf der Straße kämpften".

„Jetzt auch Gewehrfeuer".

Ein Mann ohne Hut rennt über die Straße, der Weichselbrücke zu.

Ich habe einen Augenblick die Vision der Schlacht an den Häuserecken, an den Fenstern — eines erbitterten blutigen Ringens.

Die schweren Geschütze der Zitadelle krachen. Im Nebenzimmer beginnt ein Kind zu weinen. Mir wird dadurch das Ernste und Außergewöhnliche des Ereignisses erst recht bewußt.

„Mir scheint, der Kampf dreht sich um einen Zeppelin?"

Ich hatte auch bereits daran gedacht, aber ich wollte es mir nicht gestehen.

„Man sieht ja nichts".

„Er wird niedrig fliegen. Oder vielleicht fährt er in der Ferne vorüber außerhalb der Schußweite."

„Man glaubt aber doch wirklich den Lärm des Kampfes auf den Straßen zu hören?"

„Trotzdem . . . ."

Aufrichtig, mir wäre es fast lieber, ich sähe an der Straßenecke die Helme der grauen Deutschen auftauchen.

„Hören Sie, wie das Feuer im Kreise herumgeht?"

Es ist schrecklich, nichts zu sehen . . . .

Plötzlich erblickt das Kind den Feind.

„Dort, dort! Zur Rechten, zwischen den beiden Hügeln."

Schnell das Fernglas her! In der Tat, in dem vergoldeten Dunstschleier schwebt etwas schwach Leuchtendes, halb sichtbar, halb unsichtbar.

Die geisterhafte Erscheinung rückt langsam gegen den Bahnhof vor.

Seltsam, wie man es wenig sieht! Es ist, als wäre es in der Luft gezeichnet und dann mit dem Finger ausgewischt.

Die Kanonen feuern weiter — aber es ist Munitionsverschwendung. Sie erscheinen mir sogar in diesem Augenblick etwas lächerlich in ihrem vergeblichen Kampf gegen den grauen deutschen Schatten dort hoch oben am Himmel, der wahrhaft stolz und unbezwinglich seine Bahn zieht.

„Ich komme bald wieder".

„Wohin gehen Sie? Haben Sie acht! Die Bomben!" . . .

Ich stürze hinaus.

An der Straßenecke treffe ich einen Wagen in vollster Fahrt mit einem russischen Offizier darin, der in die Luft starrt.

Er eilt zum Bahnhof; ich laufe auch schnellstens dorthin.

Plötzlich kommt von oben her ein Brausen.

Wirklich, das ist er — der gefürchtete Zeppelin. . . Er fährt in geringerer Höhe.

Er ist so leicht am Himmel, daß man, wenn man ihn betrachtet, ein Gefühl hat, als würde man in die Höhe gehoben.

Die sich drehende große Schraube glänzt. . . .

Verschwunden. . . .

Ein wilder Lärm bricht jenseits der Brücke los. Wahrscheinlich eine Bombe!

Plötzlich werden dann die Kanonen schwächer, wie Hunde, die müde werden, zu heulen.

Allmählich tritt Schweigen in der Stadt ein. . . .

Später laufen Gerüchte über das Ereignis durch die Häuser. Der deutsche Luftriese soll sechs, acht, zwölf, fünfzig Bomben geworfen haben.

Die Zeitungen kommen am Abend. Sie sind stumm! Sie enthalten nichts von dem deutschen „hohen" Besuch. Sie warten darauf, daß sie die Nachricht, zurecht gemacht und „verbessert" — aus Petrograd erhalten. . . .

Die Wahrheit durften sie ja doch nicht sagen, die Wahrheit, daß die Russen von Deutschen und Österreichern überall geschlagen waren! — —

Dieselbe Angst, die in London, Warschau und allen anderen feindlichen befestigten Städten herrschte, konnte natürlich auch in Paris festgestellt werden.

Denn die Zeppeline besuchten auch die Metropole der Franzosen, um dort zu triumphieren.

Das erste Mal wurde am 29. Oktober 1914 gemeldet, daß ein Z. über Paris erschienen war und Bomben abgeworfen hatte. Diese Besuche wiederholten sich dann aber recht häufig.

So erschienen in der Osterzeit 1915, in der Nacht vom 21. auf den 22. März mehrere Luftkreuzer über der Seinestadt und warfen „gut sitzende" Bomben ab. Zu diesen Bombengrüßen warfen die „ebenso kühnen wie lustigen Luftschiffer" aber auch „Ostergrüße" ab, nämlich Plakate, auf denen zu lesen war: „Pariser, das sind eure Ostereier!"

Die „Zeppelinnächte" waren für die an sich schon lebhaften Franzosen meist noch aufregender wie für die dickblütigen Engländer. Die Zeppeline machten die Pariser vollständig nervös — und das war ja allein schon ein guter Erfolg.

Ein Däne, der während des Krieges in Paris weilte, gab über einen Zeppelinbesuch folgende Schilderung:

„Ich wurde aufgerüttelt, wie die guten Pariser aufgeschüttelt wurden durch die Furcht: Von überall hörte man den Ruf: „Les Zeppelins! Les Zeppelins!"

Ein Polizeibeamter steht mitten in dem größten Menschenhaufen und erklärt: „Sie wurden ein Viertel nach zwölf Uhr aus Compiegne gemeldet und müssen jetzt über den Forts sein".

Es ist kurz nach ein Uhr. Überall in Paris, von Montparnasse bis Ménilmontant, von Passy und vom Montmartre erklingen die Hornsignale der Feuerwehrleute. Autos rasen durch die Straßen und blasen Alarm.

„Garde à vous = Schützet euch"! Auf dem Bahnhof werden die letzten Lichter gelöscht. Wir stehen im Dunkel unter dem sternklaren Himmel.

Aus der Ferne, von Mont Valérien und den andern Forts hören wir in der tiefen Nacht das Donnern und Brummen der Kanonen. An den Droschkenhaltestellen haben die Kutscher die Laternen ihrer Wagen gelöscht und sich aus Furcht vor den Zeppelinen in ihre geschlossenen Wagen verkrochen.

Da wird plötzlich die Luft von einem ohrenbetäubenden Knall erschüttert.

„Seht"! ruft jemand aus der Menge und zeigt in der Richtung des Eifelturmes: „Seht, . . . ein Zeppelin"!

„Wo, wo ist er"?

„Und da, die kleinen Lichter hinter ihm! Das sind unsere Flieger. Sie fassen ihn. . . Sie kriegen ihn"!

Alle starren angestrengt zu den Sternen hinauf. Wir sehen aber nur ihr ruhiges Blinken. Nichts anderes. Weder Zeppeline noch französische Flieger.

Durch die Stille aber hören wir die Kanonen von Trokadéro und die Mitrailleusen von der Plattform des Eiffelturms.

Es ist eine schöne Frühlingsnacht. Die Luft ist sanft und mild. Die schwarze Kuppel des Invalidendoms hebt sich geisterhaft vom Sternenhimmel ab.

Wir hören jetzt wieder zwei kräftige Explosionen. Sind es Bomben vom unsichtbaren deutschen Luftschiff oder französische Kanonen?

Wie von einer unsichtbaren Macht angezogen, sammeln alle Scheinwerfer, die bisher unaufhörlich und unruhig über den Himmel gefahren sind, sich jetzt an einem bestimmten Punkt.

Dann scheinen sie wieder auseinanderzufliehen, und bilden leuchtende Winkel am Horizont des Ostens.

Von den verschiedenen Stationen an den Seineufern, von den Ortschaften der Pariser Umgebung, aus der tiefsten Dunkelheit der Weltstadt selbst strahlen alle diese vielen leuchtenden Brücken aus, die jedem unsichtbaren Feinde in der Nacht hinausführen, der hoch oben in der Finsternis den Lauf des Seineflusses folgt.

Da — plötzlich sehen wir, wie eine der gewaltigen Scheinwerferstrahlen, die bisher unruhig auf und ab geflattert ist, in die Höhe schießt und fast senkrecht über unsern Häuptern ein helles Oval am Himmelsdom bildet.

Gleichzeitig prasselt vom Dach des großen Triumphbogens der Pariser ein Kleinregen der Maschinengewehre.

Und jetzt hören wir in der Richtung von Grenelle her deutlich die Motoren des Luftschiffs. Es ist ein tiefes gleichmäßiges Brummen, das näher und immer näher kommt.

Im nächsten Augenblick — wobei der erwähnte Scheinwerfer seine Beute findet und mit seinem Lichtspiegel am Himmel festhält — einen Zeppelin. . . . .

Das Geisterschiff steht einen Augenblick im Sternbild der Kassiopeia. Dann gleitet es vornehm langsam weiter, den Champs Elysées in der Richtung von Neuilly folgend.

Das gefürchtete Luftschiff, das am Vorderende eine stark leuchtende Lichtquelle hat, schwimmt sicherlich nicht mehr als tausend Meter über der Stadt.

Jetzt aber steigt es. Versucht durch ein schnelles Manöver dem Licht des feindlichen Scheinwerfers zu entgehen.

Es wird scharf beschossen.

Die Luft hallt von Kanonenschüssen wieder. Deutlich sehen wir, wie die Schrapnells vor, hinter und neben dem Zeppelin explodieren, ohne daß ein einziges trifft.

Die Explosion der Granaten hinterlassen einen Federbusch von weißem Rauch, der unterm Nachthimmel verflattert.

Im Kielwasser des Luftschiffs zeigen sich einige kleine helle Punkte, die über den Himmel gleiten und plötzlich verlöschen.

Zuerst glauben wir, daß es verfolgende französische Flieger sind mit Laternen am Steven, schließlich aber kommen sie in solchen Mengen vor, daß wir annehmen müssen, daß es entweder leuchtende Raketen oder Funken vom Motor des Zeppelins sind.

Der Anblick, den ich geschildert habe, dauerte nur wenige Augenblicke. Durch eine schnelle Wendung ist das gewaltige Luftschiff in der Dunkelheit verschwunden. Übrig geblieben sind nur die roten Funken und die Strahlenbündel der vielen Scheinwerfer, die wieder ohne Ziel ruhelos über den Himmel flackern.

Die Kanonenschläge werden seltener, ferner und ferner; sie verstummen schließlich ganz.

Die leicht in Nachtkleider gehüllten Pariser Zuschauer, die die Balkons gefüllt haben, schließen Fenster und Läden. Vereinzelte Nachtwanderer, die das seltsame und Furcht einflößende Schauspiel verfolgt haben, kehren heim. Auch ich.

Bald ist alles wieder still. Paris schläft wieder. . . . . " — —

Die Pariser Zeitungen gebärdeten sich nach den Luftangriffen der deutschen Zeppeline wie toll. Eines der am meisten gelesenen Tagesblätter schrieb: „Wir wollen diese Luftpiraten, diese als Soldaten verkleideten Banditen, die bald mit ihrem Eisenhagel die Paläste Belgiens überschütten, in denen Kinder schlafen, bald die Landhäuser zerstören, in denen junge

Mädchen und alte Frauen ruhen, bald mit ihren Brandgeschossen die Häuser der Pariser Bannmeile bedecken, wie Zuchthäusler behandeln, auf deren Kopf man einen Preis setzt".

Und die wütende Zeitung setzte dann auch Preise aus: Sie versprach dem Pariser Artilleristen, der den ersten Zeppelin innerhalb des Festungsbereichs von Paris herunterholen würde, zehntausend Franken, dem Flieger, der den ersten Zeppelin abschießen würde, sogar fünfundzwanzigtausend Franken.

Es hat aber weder ein Artillerist noch ein Flieger die deutschen Zeppeline heruntergeholt.

Es ging uns überhaupt auf dem westlichen Kriegsschauplatz nur ein Zeppelin verloren und zwar in der Champagne; diejenigen, die Paris mit ihrem Besuch beehrten, sind sämtlich in ihre Flughäfen zurückgekehrt. — —

Ein Monat besonders schneidiger Zeppelintriumphe war der April 1916. In sechs Tagen wurden nicht weniger als fünf erfolgreiche Angriffe auf England unternommen.

Am 1. April wurde zunächst amtlich berichtet:

„In der Nacht vom 31. März zum 1. April hat ein Marine-Luftschiff-Geschwader London und Plätze der englischen Südostküste angegriffen. Die City von London zwischen London- und Tower-Brücke, die London-Docks, der nordwestliche Teil von London mit seinen Truppenlagern, sowie Industrieanlagen bei Enfield und die Sprengstoff-Fabriken bei Waltham Abbey (nördlich von London) wurden ausgiebig mit Bomben belegt. Des weiteren wurde über Lowestoft, nachdem vorher eine Batterie bei Stowmarket (nördlich Harwich) erfolgreich angegriffen war, eine große Anzahl Spreng- und Brandbomben geworfen, eine Batterie bei Cambridge zum Schweigen gebracht und dort ausgedehnte Fabrikanlagen angegriffen. Endlich wurden die Hafenanlagen und Befestigungen am Humber mit Bomben belegt. Drei Batterien wurden dort zum Schweigen gebracht. Die Angriffe hatten durchweg sehr guten Erfolg, wie von unseren Luftschiffen durch einwandfreie Beobachtung zahlreicher Brände und

Einstürze festgestellt werden konnte. Trotz überaus heftiger Beschießung sind alle Luftschiffe bis auf „L 15" zurückgekehrt. „L 15" ist nach eigener Meldung angeschossen gewesen und mußte vor der Themse auf das Wasser niedergehen. Die von unseren Streitkräften angestellten Nachforschungen sind bisher erfolglos geblieben."

Am zweiten April hieß es weiter: „In der Nacht vom 1. zum 2. April fand ein erneuter Luftschiffangriff auf die englische Ostküste statt. Die Hochöfen, großen Eisenwerke und Industrieanlagen am Südufer des Tyne-Flusses, sowie die Hafenanlagen bei Middlesborough und Sunderland wurden anderthalb Stunden lang mit Spreng- und Brandbomben belegt. Starke Explosionen, Einstürze und Brände ließen die gute Wirkung des Angriffs deutlich erkennen. Trotz lebhafter Beschießung sind weder Verluste noch Beschädigungen eingetreten."

Am 3. April wurden doppelt scharfe Angriffe auf England und zwar durch Heeres- und Marine-Luftschiffe gemeldet. Die Heeresleitung berichtete in ihrer sachlichen Kürze: „Heeres- und Marine-Luftschiffe haben heute Nacht die Docks von London und andere militärisch wichtige Punkte der englischen Ostküste, sowie Dünkirchen angegriffen." Der Admiralstab meldete dazu: „Zum dritten Mal griff ein Marineluftschiff-Geschwader in der Nacht vom 2. zum 3. April die englische Ostküste, diesmal den nördlichen Teil, an. Edinburgh und Leith mit Dockanlagen am Firth-of-Forth, New-Castle und die wichtigen Werftanlagen, sowie Hochöfen, Fabriken am Tyne-Fluß wurden mit sehr gutem Erfolg mit zahlreichen Spreng- und Brandbomben belegt. Gewaltige Brände, heftige Explosionen mit ausgedehnten Einstürzen wurden beobachtet. Eine Batterie bei New-Castle wurde zum Schweigen gebracht. Trotz heftiger Beschießung sind alle Luftschiffe unbeschädigt zurückgekehrt und gelandet."

Die nächste sehr erfreuliche Depesche besagte: „In der Nacht vom 3. zum 4. April wurden bei einem Marineluftschiff-Angriff auf die englische Südostküste Befestigungsanlagen bei Great Yarmouth mit Sprengbomben belegt. Die Luftschiffe sind trotz der feindlichen Beschießung unversehrt zurückgekehrt."

Es zeugten diese vier Meldungen von einem ganz besonders glänzenden Vorstoß unserer herrlichen Zeppeline! Daß sie das fertig gebracht hatten in einer Reihe von auf einander folgenden Nächten — das war etwas Neues und Großes in der deutschen Luftschiff-Kriegsführung. Die bis dahin etwa auf zwei Dutzend angewachsenen Angriffe — die wir natürlich nicht alle einzeln anführen können — waren bisher immer nur in einer einzigen Nacht durchgeführt worden.

In London waren es wieder die wichtigen Docks und Hafenanlagen sowie der Hauptteil der Weltstadt City, alsdann die wichtigen militärischen Lager, die mit Zeppelinbomben bedacht wurden. An den andern Orten wurden wichtige Munitions-, Gewehr- und Sprengstoffabriken, Industrie- und Hochöfenanlagen derart tatkräftig mit Spreng- und Brandbomben beworfen, daß starke Explosionen, Brände und Einstürze von unseren Zeppelin-Geschwadern genau beobachtet werden konnten.

Man konnte begierig sein, wie stark wiederum in England die öffentliche Meinung über die bei diesen Schlag auf Schlag folgenden Luftschiffangriffen entstandenen schweren Beschädigungen getäuscht wurde, und ob man wieder nur ausgerechnet von der „Tötung mehrerer Frauen und Kinder," sowie der „Beschädigung von Armenhäusern, Schulen und Lazaretten" in der englischen Presse lesen sollte.

Ein Wutausbruch über diese weiteren glänzenden Erfolge konnte jedenfalls nicht ausbleiben, und zwar um so weniger, weil der — oben schon von uns erwähnte — zweite Angriff der Engländer auf die deutsche Küste in der Absicht, unsere Luftschiffe und Luftschiffhallen — diesmal in Nordschleswig, wie früher bei Cuxhaven — zu zerstören, einen gänzlichen Mißerfolg gezeitigt hatte.

Hatten wir auch bei den für England so furchtbaren „Ausfluge" eines unserer Luftschiffe eingebüßt, den „L 15", so waren doch wenigstens seine tapferen Mannschaften nicht untergegangen, sondern gerettet, wenn auch gefangen genommen worden. Das von uns schon erwähnte ruchlose englische Verhalten gegenüber der um ihr Leben ringenden Mannschaft von „L. 19." lebte noch frisch in unserm Gedächtnis.

Die hochmütigen wutschnaubenden Engländer mußten sich nach diesen neuen bitteren Erfahrungen noch weiter damit abfinden, daß gegen unsere Luftschiffe kein Kraut gewachsen war, ja was es hieß, sich im Kriege gegen einen solch starken und tatkräftigen Gegner, wie es das Deutsche Reich ist zu befinden. Es waren bisher wohl mehr als achtzig deutsche Luftschiffe über England tätig gewesen, und bisher hatten die englischen Geschütze nur eins von ihnen zur Strecke gebracht. Denn „L. 19." war durch andere Verhältnisse vernichtet worden, nicht durch englische Geschosse.

Eine deutsche Zeitung schrieb ganz richtig: „Keine Entfernung schützt mehr die Insel, auf der die verruchteste Herrschgier der Weltgeschichte eine Heimstätte gefunden hat. Die Engländer mögen die Lehre beherzigen, die diese Aprilnächte ihnen erteilen. Die deutschen Luftschiffe kommen immer häufiger und tiefer nach England hinein. Sie kommen mit immer furchtbareren Waffen und lernen bei jedem neuen Besuche besser, wie sie den feindlichen Gegenmaßregeln entgehen. Die Engländer sind es, die das Ende des furchtbaren Krieges verhindern und prahlen, daß sie noch auf Jahre hinaus weiter kämpfen wollen. Nun wohl, sie mögen aus diesen Frühlingsnächten lernen, daß die Fortsetzung des Krieges ihnen immer furchtbarere Überraschungen bringen wird."

Über den fünften Luftschiff-Angriff in den ersten Aprilnächten wurde amtlich gemeldet: „Marineluftschiffe haben in der Nacht vom 5. zum 6. April ein großes Eisenwerk bei Whitby mit Hochöfen und ausgedehnten Anlagen zerstört, nachdem vorher eine Batterie nördlich von Hull mit Sprengbomben belegt und außer Gefecht gesetzt war. Ferner wurden die Fabrikanlagen von Leeds und Umgebung, sowie eine Anzahl von Bahnhöfen des Industriegebiets angegriffen, wobei sehr gute Wirkungen beobachtet wurden. Die Luftschiffe wurden heftig beschossen; sie sind alle unbeschädigt gelandet."

Eine neutrale Schweizer Zeitung schrieb bei Besprechung der durch die Drohungen der Engländer und Franzosen hervorgerufenen Verschärfung des deutschen Zeppelin- und U-Boot-Krieges folgendes:

„Man wird diese Art nicht als die humanste bezeichnen können. Sie ist aber in einer Zeit, die über die Gesetze und Rechte der Neutralen und jede Humanität zur Tagesordnung überging und die sich nach englischem Befehl der Aushungerung eines Volkes von siebzig Millionen zum Kriegsziele setzte, nicht mehr als unzeitgemäß zu empfinden, umsomehr als diese Kriegsart eine direkte Gegenwehr der Aushungerungsmethode darstellt. Wenn es überhaupt möglich sein sollte, die Schrecken des Krieges einzudämmen oder ihm ein Ende zu setzen, so muß in erster Linie für eine Beendigung des deutsch-englischen Zweikampfes gesorgt werden. Solange sich aber die militärische englische Ohnmacht durch Aushungerung und mittels der Mißachtung der internationalen Rechte zu helfen strebt, sind wir weiter denn je vom Ende entfernt. Englands Blockade gegen Deutschland ruft mit Notwendigkeit den verschärften Zeppelin- und U-Bootkrieg hervor."

Aus verläßlicher Quelle erfuhren wir über die wahre Wirkung der Zeppelinangriffe: „Die Aprilangriffe haben furchtbare Zerstörungen angerichtet. Ganze Häuserblocks sind zusammengestürzt. Die Wut der Bevölkerung ist unbeschreiblich. Erst jetzt fühlt man in London, daß sich England im Krieg befindet. Rüstungen jeder Art nehmen immer größeren Umfang an. Bisher überschritten die Schadenersatzansprüche der Bewohner an die Regierung allein in London schon dreißig Millionen Mark." Die Engländer suchten in ihren Zeitungen trotzdem wieder nur von leichtem Schaden und Tötung einiger Zivilpersonen zu sprechen. Keine Zeitung durfte wahre Angaben über die Zerstörungen veröffentlichen.

Auch die französischen Zeitungen durften über die sich mehrenden Zeppelinangriffe auf Dünkirchen nur wenig veröffentlichen. Eine Lyoner Zeitung schrieb wenigstens folgende Sätze:

„Der deutsche Luftkreuzer erschien gegen 11 Uhr 30 Minuten abends, von Flugzeugen begleitet, über Dünkirchen. Während die deutschen Flieger den französischen den Kampf anboten, überflog der Zeppelin die Stadt, die, von den Scheinwerfern des Luftschiffes beleuchtet, ein gutes Ziel bot. Die ersten zwei Bomben töteten und verwundeten mehrere Personen. Das Alarmsignal der Sirenen wurde nicht von der ganzen Bevölkerung gehört, woraus sich die große Anzahl der Opfer erklärt.

Mit voller Geschwindigkeit wandte sich das Luftschiff alsdann in etwa 1500 Meter Höhe dem anderen Ende der Stadt zu, über der sich die Strahlen der Scheinwerfer kreuzten. Mehrere aufeinander folgende Explosionen erschütterten von neuem die Atmosphäre. Gewaltige blaue Flammen, der Schein, welchen die deutschen Geschosse beim Aufschlagen hinterließen, beleuchteten die Angriffszone. Erst jetzt wurde der Zeppelin von unseren Scheinwerfern entdeckt und von den Abwehrkanonen heftig bombardiert. Von Wasserflugzeugen verfolgt, flüchtete das Luftschiff der Küste zu. Der Angriff hatte etwa fünf Minuten gedauert. Acht Bomben waren auf Dünkirchen niedergegangen. Das erste Geschoß wühlte einen Trichter von zwei Meter Tiefe und vier Meter Durchmesser auf. Außer vielen Opfern verursachte das Bombardement großen Sachschaden. Mehrere Häuser wurden gänzlich zerstört."

Inzwischen zerbrachen sich die Franzosen den Kopf, wie man sich gegen deutsche Zeppeline schützen könne. So äußerte sich ein bekannter Sportflieger, namens Flandin, der während des Krieges eine Stellung bei der Leitung des französischen Flugwesens bekleidete, die Verteidigung von Paris gegen Zeppelinangriffe sei sehr schwierig. Es sei schwer, den Zeppelin zu entdecken und nach der Entdeckung anzugreifen, weil ein Kampfflugzeug wegen seiner Schwere nicht so hoch steigen könne. Maschinengewehre könnten dem Zeppelin nichts anhaben. Brandbomben müßten von oben her geworfen werden, wobei der Zeppelin wegen seiner größeren Steigungsfähigkeit die Oberhand behalte. Auch die Beschießung von der Erde aus wurde dadurch fast ganz unwirksam gemacht. Das einzige Mittel, Zeppeline unschädlich zu machen sei, die Luftschiffhallen aufzusuchen und dort die Zeppeline vor Antritt ihrer Fahrt zu zerstören, wie dies in Friedrichshafen geschehen, aber leider nicht wiederholt worden sei. Hieraus gehe die französische und englische Unterlegenheit hervor. Es bestehe wirklich eine Krise; denn obgleich die französischen Flieger Maschinen hätten, würden die Arbeiten im englischen und französischen Flugwesen weder mit Sorgfalt noch mit Methode betrieben. —

Außerordentlich wirksame Luftangriffe wurden der Festung London

im August und September 1916 abgestattet. Auch die Industrie und Munitionsstädte Englands erhielten wieder ihr ihnen gebührendes Teil Luftbomben.

Die Engländer verschwiegen natürlich wieder den enormen Schaden, den unsere Zeppeline angerichtet hatten. Da aber in den Zeitungen doch aus mancherlei Nachrichten über Todesfälle, Unfallentschädigungen, Verkehrsstockungen der Umfang indirekt festgestellt werden konnte, mußten die Zeitungen zwei Ausgaben von jeder ihrer Nummern veranstalten. Die Originalausgaben durften nur in England verbreitet werden, für das neutrale Ausland aber wurden besondere Ausgaben hergestellt, die nichts, auch nicht das Geringste, über die Luftangriffe enthielten!

Wir waren daher nur auf die Berichte unserer Luftschiffführer und auf ab und zu durchsickernde Angaben Neutraler angewiesen.

Von Passagieren eines norwegischen Dampfers, der einige Tage nach diesem Luftangriff in Bergen ankam, erfuhren wir folgende Einzelheiten: „Am 8. August 11 Uhr abends wurde alarmiert, daß Zeppeline in Annäherung an die Tynemündung seien. Alle Lichter an Land wie an Bord von Schiffen mußten gelöscht werden. Rabenschwarz wurde so die Nacht, ungeheuerlich und beängstigend in ihrer Finsternis. Alles stürzte in die Keller, wenige auf offene Plätze, in der größten Todesangst vor den sich nähernden Luftschiffen. Plötzlich hörte man eine furchtbare Explosion. Die Scheinwerfer an Land, die die Dunkelheit durchstöberten, fanden die Zeppeline, die in zwei Geschwadern herangerückt kamen, das erste Geschwader nach ein Uhr, das zweite um vier Uhr morgens. Sie warfen zahlreiche Bomben ab, namentlich auf Witby, Collingout und viele andere Punkte. Eine große Zahl von Häusern wurde zerstört. Das Bombardement war so heftig, daß alle Schiffe, die in Northshields Kohlen luden, in Bewegung gerieten. Die Luftschiffe waren von Schottland gekommen und folgten südlich der Küste. In der Dunkelheit gerieten sie mehreremale außerhalb der Küste und warfen Bomben über dem Wasser ab, wohl um angesammelte Schiffe, wahrscheinlich vor der Mündung liegende Kriegsschiffe, zu beschießen. Ein Gegenangriff von den Landbatterien wurde nicht

bemerkt. Es soll namentlich in der Todesstille vor dem Angriff eine Nervenspannung unter der Bevölkerung geherrscht haben, die jede menschliche Erträglichkeit übersteige und bei jedem neuen Angriff nicht ab, sondern zunehme, wie ein dortiger Arzt den Passagieren berichtete. Auf der Rückfahrt sah man kein anderes Kriegsschiff als ein Tauchboot, das ganz nahe dem Schiffe untertauchte".

Nach weiteren indirekten Meldungen aus London waren nach den im englischen Luftverteidigungsamt zusammengelaufenen Mitteilungen über die angerichteten Schäden an der englischen Ostküste bei diesem einen einzigen Luftangriff in den Häfen vierzehn Fahrzeuge, darunter zwei Transportschiffe der Admiralität, durch Feuer und Explosionen so schwer beschädigt worden, daß sie überhaupt nicht mehr gebrauchsfähig waren. Sechs dieser Schiffe waren gesunken, die andern verbrannt, und mußten auf den Strand gesetzt werden, um sie vor dem Sinken zu bewahren. Von einer Batterie Luftabwehrgeschütze wurde ein Geschütz zerstört, drei weitere schwer beschädigt. Sechzehn in einer Fabrik eingestellte Flugzeuge wurden durch den Brand des Gebäudes völlig zerstört. Ein zum Angriff gegen die Luftschiffe aufgestiegenes Flugzeug kehrte sehr schwer beschädigt zurück, ein weiteres, das ein Luftschiff verfolgte, wurde vermißt, war also wahrscheinlich vernichtet.

Ferner wurde von amtlicher deutscher Stelle über die Wirkung unserer Luftschiffangriffe am 28./29. Juli, 31. Juli/1. August und 2./3. August 1916 noch folgendes mitgeteilt:

„Bekanntlich ist die englische Regierung ängstlich bemüht, das Bekanntwerden der Wirkung unserer letzten Luftschiffangriffe zu verhüten und die Angriffe selbst als völlig belang- und ergebnislos hinzustellen. Sie ging so weit, zu erklären, die deutsche Meldung, daß die deutschen Marineluftschiffe am 1. August London angegriffen hätten, sei glatt erfunden. Entweder hätten die Führer der Luftschiffe bewußt eine falsche Meldung erstattet, oder sie müßten völlig die Orientierung verloren und nicht mehr gewußt haben, wo sie sich befanden. Zu solch verzweifelten und törichten Mitteln muß England greifen, um die Welt über seine Bedrängnis hinwegzutäuschen. Tatsächlich herrscht in London allgemein

die Ueberzeugung, daß der Angriff vom 1. August der schwerste war, den London bisher durchgemacht hat.

Im Nachfolgenden sind einige einwandfreie Nachrichten über die Luftschiffangriffe in den Nächten vom 28./29. Juli, 31. Juli/1. August und 2./3. August zusammengestellt:

In Lincoln wurden zwei Fabriken schwer beschädigt, eine im Bau befindliche Halle, in der ein Remontedepot untergebracht war, wurde völlig zerstört; der größte Teil der Pferde kam in den Flammen um. Die Bahnlinie nach Chesterfield ist an mehreren Stellen unterbrochen worden. Bei Reepham, 20 Kilometer südwestlich Cromer, wurden Eisenbahngebäude und Anlagen schwer beschädigt.

An der Humbermündung wurde ein Leuchtturm zerstört, verschiedene Brände wurden beobachtet. Ein kleiner Kreuzer mit drei Schornsteinen und einem Mast wurde durch eine Bombe getroffen und schwer beschädigt. Unterhalb Grimsby sind zwei Schuppen, die Munition enthielten, völlig zerstört worden.

Zwischen Grimsby und Cleethorpes wurden Hafenanlagen und Gebäude und vor allem in der Nähe von Cleethorpes ankernde Flugzeuge sehr schwer beschädigt. In Immingham und Grimsby und bei Spurn-Head wurde schwerer Schaden angerichtet.

Die in Hull angerichteten Beschädigungen gehen in die Millionen, mehrere Waffen- nnd Munitionsfabriken sowie sonstige Anlagen von militärischer Bedeutung wurden zerstört, besonders bei South Bridge Road, King Street und Princeß Dock. Eine Eisenbahnstation und die Rewjoint-Dockanlagen wurden schwer beschädigt. Unter der Bevölkerung brach eine Panik aus, als erkannt wurde, daß die Abwehrbatterien gegen die Luftschiffe vollkommen ohnmächtig waren. Der Hafen von Immingham ist wegen der bedeutenden Schäden, die in den Docks und Kohlenlagern angerichtet sind, gesperrt worden.

Die Bahnlinie der Great Central Railway zwischen Norwich und Yarmouth wurde an verschiedenen Stellen durch Bomben getroffen

und beschädigt. Nordwestlich von Norwich wurden auf der Bahnlinie Norwich North Walsham und in einer Eisenbahnhalle beträchtliche Zerstörungen angerichtet. In der Nähe von Watton, 30 Kilometer westlich von Norwich, wurde eine Reihe von Schuppen durch Bomben zerstört. Südlich Cambridge wurde eine große Fabrikanlage in Brand gesetzt. Eine Scheinwerferbatterie bei Great Yarmouth wurde zerstört, desgleichen eine Abwehrbatterie vernichtet. In Harwich brannte eine im Bau befindliche Luftschiffhalle nieder.

In Dover wurden die Wellington Docks getroffen und Brandbomben auf eine Luftschiffhalle im Nordosten Dovers getroffen. Eine halbe Stunde lang wurde dort ein Brand beobachtet. Woolwich und Umgebung sind schwer beschädigt. Verschiedene Munitionsfabriken wurden getroffen.

In einer östlichen Vorstadt Londons wurde eine zur Hülsenfabrikation benutzte Spinnerei vollständig vernichtet. Ueber 1000 Männer und Frauen sind hierdurch beschäftigungslos geworden. Mehrere große Themsebrücken, darunter die Laufbrücke der Tower Bridge, wurden beschädigt. In den Docks sind mehrere Magazine und Anlegebrücken vollständig zerstört. Dort ankernde Schiffe wurden zum Teil schwer beschädigt. In einem der Docks sind zahlreiche Schiffe, darunter ein großer englischer Frachtdampfer, die Lebensmittel für die Truppen nach Frankreich bringen sollten, verbrannt. Durch Ballonabwehrgeschütze sind viele Personen teilweise schwer verletzt worden. Auf der Themse ist ein Torpedoboot durch Bomben getroffen und versenkt worden. Bomben fielen ferner an der Themse zwischen Northend und Erith, bei Lillwall Docks und Deptford. In Oxted bei London sind zwei Munitionsfabriken vernichtet worden. Die Umgebung der Fabriken stand noch am nächsten Tage in Flammen." — —

Ein Holländer, der in einer der schweren Nächte Anfang September 1916 sich in London aufhielt und einen deutschen Zeppelinangriff miterlebte, erklärte über seine Eindrücke Folgendes:

„Ich war Gast eines holländisch-englischen Ruderklubs und übernachtete mit einigen Freunden in unserm Bootshaus an der Themse. Kurz nach Mitternacht wurden wir durch einen betäubenden, scheinbar von allen Seiten kommenden Lärm geweckt.

Die Kanonen donnerten. Alarmpfeifen schrillten. Nebelhörner tuteten. Wir stürzten hinaus.

Unsere Erwartung betrog uns nicht. Wir sahen uns einem Angriffe deutscher Zeppeline gegenüber.

Es war ein schaurig — schönes Schauspiel, das ich zum ersten Male in meinem Leben mit ansah und dessen Wiederholung ich — offen gesagt — mir nicht wünsche.

Der Nachthimmel war anfangs wundervoll ausgesternt, keine Wolke trübte die Aussicht.

Wir bemerkten zunächst die angreifenden Luftschiffe nicht, zumal die englischen Scheinwerfer zu spielen anfingen und kreuz und quer wirr durcheinander den Himmel absuchten. Erst nach geraumer Zeit fingen sie an, planmäßig zu arbeiten.

Die Kanonen donnerten ununterbrochen. Ich bin jedoch fest überzeugt, daß auf das Geradewohl geschossen wurde, da es uns allen in der ersten Zeit unmöglich war, auch nur den Schatten eines Zeppelins zu erblicken, wenn gleich wir das Krachen einschlagender Bomben deutlich hören konnten, mithin also wußten, daß kein blinder Alarm vorlag.

Plötzlich bemerkten wir im Lichte eines Scheinwerfers, der im Gegensatze zu den andern stillstand und sich nicht drehte, drei oder vier kleine schwarze Striche hoch oben am Himmel in der Größe einer Zigarette.

Diese Erscheinung dauerte aber höchstens eine Minute, dann verloren wir die Apparate aus den Augen, um sie nicht wieder zu Gesicht zu bekommen, obwohl wir das Krachen einschlagender Bomben noch recht lange hören konnten."

Der Schaden dieser einen Angriffsnacht war nach den Angaben des Holländers so bedeutend, daß er zuerst gar nicht abgeschätzt werden konnte.—

Anfang September 1916 waren im ganzen bereits mehr als vierzig wirkungsvolle Zeppelinangriffe auf England ausgeführt worden.

Diese fortgesetzt schärfer werdenden Zeppelinangriffe hatten in England eine derart starke Erregung hervorgerufen, daß die Londoner Regierung aus allen Grafschaften der Küste Eingaben um Schutzmaßregeln erhielt. Die Stadtverwaltungen wiesen besonders darauf hin, daß alle bisherigen Abwehrmaßregeln sich nicht bewährt hätten.

Für die englische Admiralität waren die Zeppelinangriffe im Herbst 1916 insofern eine neue Überraschung, als die deutschen Unterseeboote in der Nordsee die englischen Patrouillenfahrzeuge in den Tagen vorher und während der Angriffe fortwährend in Gefechte verwickelten, sodaß die Wachschiffe den Aufklärungsdienst meistens nicht ausführen konnten. Deshalb war auch eine Verfolgung der Zeppeline durch Kriegsschiffe nicht möglich, da sie sich der Gefahr der Torpedierung ausgesetzt hätten. —

Bei einem dieser Augustangriffe auf London ging leider eins der mutigen Luftschiffe verloren. Es stürzte brennend in einem Vororte Londons ab. Als die Augenzeugen im Londoner Seemannsheim nachts plötzlich durch den Kanonendonner erwachten, schlug ihnen beim öffnen der Fenster ein Flammenmeer entgegen, das von dem Luftschiffbombardement und von einem herabstürzenden Zeppelin stammte. Der nächtliche Himmel bot einen grauenvollen großartigen Anblick. Ganz London war auf den Beinen. Man schrie, heulte und rief Hurra, als das Luftschiff explodierte. Alle Schiffe im Hafen pfiffen. Zwanzig Flugzeuge durchkreisten die Luft. Die Riesenstadt lag unter den blendenden, die Dunkelheit durchtastenden weißen Streifen ungezählter Scheinwerfer, als ob eine gewaltige Illumination stattfände.

Wie ein anderer Augenzeuge später erfahren haben wollte, war die englische Meldung unzutreffend, daß der herabgestürzte Zeppelin von einem britischen Flieger oder von den Londoner Abwehrkanonen getroffen wurde. Sachverständige meinten, es seien verschiedene unglückliche Zufälle zusammengetroffen. Wahrscheinlich sei ein Motor explodiert, wodurch sich ein Gasbehälter entzündete. Aller Jubel über die Wirksamkeit der britischen

Abwehr-Batterie oder der Überlegenheit britischer Flieger war weiter nichts als eine behördliche inszenierte Stimmungsmache unter der überaus stark verängstigten Bevölkerung Londons, bei der wieder einmal der Glaube an das vom britischen Kriegsamt verbreitete Märchen zerstört wurde, daß es den Zeppelinen unmöglich sei, London regelrecht zu bombardieren.

Wir bedauern natürlich den schmerzlichen Verlust an Menschenleben. Aber er konnte uns von einer möglichst häufigen Wiederholung der Angriffe — so wie es die Wetterverhältnisse nur irgend gestatteten — nicht abhalten.

Eine gefahrlose Kriegführung gibt es nicht. Und bisher war es den Engländern trotz aller ihrer Bemühungen nicht gelungen, ihren Abwehrdienst so wirksam auszubauen, daß die Gefahr für unsere Luftschiffe einen gefährlichen Grad erreicht hätte.

Die hochmütigen Briten sollten auch weiter noch recht oft „Zeppelin-besuch" erhalten! Genau so, wie die Rumänen, die am 28. August 1916 in den Krieg eintraten, schon in den ersten Septembertagen deutsche Luftschiffbesuche über ihrer Hauptstadt Bukarest erhielten.

8. Kapitel.

Weitere Fliegerhelden der amtlichen Kriegsberichte.

Wir haben in den ersten Kapiteln unseres Buches unsern Held Immelmann ausführlicher gewürdigt, weil er der erste war, der als deutscher „Bezwinger der Luft" den höchsten Orden, den „Pour le mérite" erhielt. Damit sollte aber nicht betont werden, daß Immelmann der einzige unserer kühnen Fliegerhelden war. Eine große Zahl von Fliegern hat es im Weltkriege Immelmann gleich getan; eine ganze Reihe hat nach ihm ebenso auch den „Pour le mérite" erhalten.

Der in seiner soldatischen Kürze niemals überschwänglich meldende amtliche deutsche Heeresbericht, der bekanntlich während des langen Krieges täglich am Nachmittage ausgegeben wurde, nannte mit Immelmann zugleich mehrmals den Hauptmann Boelcke als einen der erfolgreichsten Flieger.

Hatte Immelmann bis zu seinem Heldentode fünfzehn Feinde mit ihren Flugmaschinen zur Strecke gebracht, so konnte Hauptmann Boelcke schon bald nach Immelmanns Heimgange sein neunzehntes melden.

Im Laufe der beiden ersten Kriegsjahre hatte also Boelcke sich als der erfolgreichste deutsche Flugheld erwiesen.

Gleichwie Immelmann ist auch Hauptmann Boelcke ein Mann echt deutscher Art, der keine Reklame macht. Was würde wohl ein Engländer oder ein Franzose, ein Italiener oder ein Russe sich haben öffentlich feiern lassen, wenn er Boelckesche Erfolge aufzuweisen gehabt hätte?

Boelcke machte kein großes Wesen von seinen kühnen Taten, aber er handelte weiter im Interesse seines Vaterlandes!

Über die Persönlichkeit dieses Fliegerhelden erfuhren wir, daß er — kein Gardemaß hat, also zu den sogenannten „kleineren Soldaten" gehört. Seine Familie stammt aus der Mark Brandenburg, er selbst wurde am 19. Februar 1891 in Giebichenstein bei Halle geboren. Er ist bartlos, hat rote Backen und graublaue Augen, deren freundlicher Ausdruck selbst von seinen Feinden gerühmt wurde. Er hat eine dünne römische Nase. Seine Stimme ist weich und er spricht ziemlich schnell. Infolge seines schnellen Avancements war er lange Zeit der jüngste Hauptmann im deutschen Heere. War er doch im Laufe von acht Monaten vom Unteroffizier zum Hauptmann aufgestiegen.

Von einem Besuche bei Boelcke hörten wir Folgendes: Der Besucher fand den jungen Ritter des Pour le mérite damit beschäftigt, seine Post durchzusehen. Ganze Berge von Briefschaften trafen täglich bei ihm ein.

Am schlimmsten waren dabei die Autographensammler mit ihren Forderungen, die natürlich sämtlich in eine leere Munitionskiste wanderten. Ein betriebsamer Quartaner hatte sogar einen ganzen Zettelblock zum Unterschreiben gesandt; „er wollte einen Tauschhandel damit anfangen", wie er freimütig erklärte.

Es war kaum zu glauben, was sich alles berufen fühlte, diesem erfolgreichsten Flieger seinen Dank auszusprechen.

Dann kam natürlich das Gespräch auf das Fliegen.

Boelcke ließ sich über den Wert der feindlichen Flieger dahin aus, daß der Engländer besser sei als der Franzose.

„Der Engländer ist mutig und zähe; ein Sportsmann. Der Franzose kneift aus, wenn er irgend kann, der Engländer aber stellt sich zum Kampf." —

Über einen Luftkampf, in dem es ihm nicht geglückt war, den Gegner zum Absturz zu bringen, erzählt Boelcke:

„Ich bin ihm bis auf neunhundert Meter tief gefolgt, war ganz nahe an ihm dran, zum Greifen nah, auf fünfzig, dreißig Meter ungefähr. An die fünfhundert Schuß habe ich verfeuert, aber ich brachte ihn nicht herunter. Der Beobachter war getroffen, wahrscheinlich tot. Zusammengesunken saß er da und rührte sich nicht. Vom Führer sah ich nur den Sturzhelm über die Wandung ragen. Ich zielte immer scharf auf den Helm. Der Motor war getroffen, der Öler rauchte stark. Aber der Führer behielt den Apparat in der Hand und konnte landen. Es war mir dieser Kampf unbegreiflich."

Hauptmann Boelcke hatte von den achtzehn Flugzeugen, die er bis zum Juni 1916 heruntergeholt hatte, die Hälfte im Artois und in der Champagne, die anderen neun bei Verdun besiegt.

Ein Feldgrauer schrieb im Frühjahr 1916:

„Ich hatte mehrere Male das Glück, unsern Boelcke bei der „Arbeit" zu sehen. Es war am 11. oder 12. März, an einem prachtvollen sonnendurchfluteten Morgen. So ein rechtes Fliegerwetter.

Am Horizont, nach Süden, dem Feinde zu, schwebten mehrere französische Flieger, von denen sich plötzlich zwei große Kampfflugzeuge absonderten und sicheren zielbewußten Fluges über unsere Stellung hinflogen.

Wir verfolgten sie mit den Augen und erkannten ihr Ziel in einem deutschen Flugzeug, anscheinend einer Fokkermaschine, das in beträchtlicher Höhe, ohne auf den herankommenden Feind groß acht zu geben, in ruhiger Fahrt seine Bahn beschrieb.

Die französischen Flugzeuge trennten sich; während das eine in gerader Richtung, von Sekunde zu Sekunde steigend, auf das deutsche zuflog, bog das andere in spitzem Winkel nach links ab, wohl um den Feind zwischen zwei Feuer zu nehmen.

Da ging es wie ein Ruck durch den Körper des deutschen Flugzeuges. Sämtliche Motoren gaben her, was sie hergeben konnten.

Diese Vorgänge spielten sich mit einer enorm aufregenden Schnelligkeit ab.

Ohne auf das feindliche Flugzeug in seiner Flanke zu achten, fuhr der Deutsche auf den ersten Gegner los und suchte ihn im Rücken zu fassen.

Der Franzose bemerkte natürlich die Gefahr sofort und beschrieb eine vortrefflich gelungene kurze Kurve, um dem deutschen Habicht zu entgehen und womöglich ihm in den Rücken zu kommen.

Doch sein Apparat kam dem unsrigen auch nicht im entferntesten an Geschwindigkeit gleich; zwei oder drei wechselseitige Kurven und der Deutsche war hinter und über dem Franzmann und ließ ihn nun nicht mehr aus seinen „Fängen".

Unaufhörlich knatterten die Maschinengewehre, immer tiefer sank der Franzose.

Alle Kurven, die er beschrieb, wurden gleichzeitig vom Deutschen mitgemacht, sodaß das Bild stets das Gleiche war; vorn der Franzose, hinter und über ihm, ständig feuernd und treibend, unser Boelcke.

So wurde der Franzose immer weiter von der rettenden französischen Linie fort und auf die feindliche deutsche zugetrieben, wo er brennend niederging.

Der zweite Franzose? Warum kam er nicht zu Hilfe? Ja, weil er wahrscheinlich gar nicht dazu kommen konnte.

Der ganze Vorgang spielte sich eben so rasend schnell ab, daß der französische Geselle schon sinkend auf deutsches Gebiet getrieben wurde, ehe der andere helfend eingreifen konnte."

Eine weitere Anerkennung seiner glänzenden Erfolge im Luftkampfe fand Held Boelcke — er war damals noch Oberleutnant — durch das nachstehende Handschreiben Kaiser Wilhelms:

„Wie mir gemeldet wird, sind Sie wiederum aus dem Kampf gegen feindliche Flugzeuge mit einem vollen Erfolg zurückgekehrt. Ich habe Ihnen bereits unlängst durch Verleihung meines höchsten Kriegsordens, des Ordens Pour le Mérite, gezeigt, welche Bedeutung ich den Ergebnissen Ihres Wagemutes beimesse. Den jetzigen Zeitpunkt aber, in dem sie mit

dem zwölften Flugzeug nunmehr insgesamt zwei feindliche Flieger-Abteilungen außer Gefecht gesetzt haben, will ich nicht vorübergehen lassen, ohne Ihnen aufs neue meine vollste Anerkennung für Ihre vortrefflichen Leistungen im Luftkampf auszusprechen.

Großes Hauptquartier, 20. März 1916.

Wilhelm."

Hauptmann Boelcke war bei seinen außerordentlich kühnen Flügen mehrmals verwundet worden. Aber immer nur leicht, sodaß er wenige Wochen später wieder sein kühnes „Handwerk" aufnehmen konnte. Im August 1916 ging er sogar noch auf der Erde mit einem Stock daß hielt ihn aber nicht ab, um so sicherer in der Luft zu verkehren. Bis Ende September 1916 hatte der kühne Held im ganzen bereits siebenundzwanzig feindliche Flugzeuge abgeschossen. —

In der Taktik des Luftkrieges hatte sich im Laufe des Krieges eine Änderung insofern vollzogen, als namentlich die französischen und englischen Flugzeuge in der Regel nicht mehr einzeln auftraten, sondern vereint in größeren Gruppen und Geschwader.

Der Kampf selbst wurde dadurch für unsere Helden erheblich erschwert und stellte größere Anforderungen an die Geschicklichkeit der Führer und die Leistungsfähigkeit der Flugzeuge.

Es kam nicht nur darauf an, daß das einzelne Flugzeug für sich dem Gegner überlegen war, sondern daß auch das Zusammenarbeiten im Verbande genügend geübt war, und daß die einzelnen Flugzeuge auf gemeinschaftlicher Grundlage nach denselben Grundsätzen handelten.

Besonders bemerkenswert war auch der Hinweis in unseren amtlichen Kriegsberichten, daß die Kämpfe zum größten Teil jenseit der deutschen Linie ausgefochten wurden. Es war das ein deutlicher Beweis, daß die deutschen Flugzeuge angriffsweise vorgingen und die Oberhand besaßen. Sie waren erfolgreich in das Luftmeer über dem Gegner vorgedrungen und konnten von dort aus ihre Beobachtungen anstellen und erkennen, was sich beim Gegner ereignete. In dem Luftkampfe mußten sie lediglich ihr Stellungen über den feindlichen Linien

behaupten. Die Franzosen und Engländer waren aber nicht imstande, über die deutschen Linien hinweg vorzudringen. Auch ihre Versuche, die deutschen Flieger aus ihrem Bereiche zu vertreiben, waren vergeblich. Es war dadurch auch dem Gegner verwehrt worden, von der Luft aus unmittelbar über den deutschen Stellungen Beobachtungen auszuführen.

Die Wichtigkeit einer derartig guten Aufklärung, wie sie die deutschen Flieger ausübten, war sowohl für die deutsche Führung wie für die Artillerie von Bedeutung.

Sie trat namentlich im Festungs- und Stellungskrieg hervor, wo es der Aufklärung der Kavallerie überhaupt nicht mehr möglich war, vorzugehen und wo auch die Infanteriepatrouillen nach kurzer Entfernung auf die geschlossenen Linien der feindlichen Stellung trafen, in die sie nicht einzudringen geschweige denn festzustellen vermochten, was sich hinter ihnen abspielte. Auch von hoch gelegenen Punkten im Gelände, Beobachtungswarten und dergleichen ließ sich nur selten ein genügender Einblick gewinnen.

Nur die Luftaufklärung konnte ausweichende Erfolge schaffen, aber immer nur unter der Voraussetzung, daß es ihr gelang, nach glücklichem Luftkampfe die feindlichen Stellungen überfliegen zu können.

Auf diese Weise erfuhr die höhere Führung rechtzeitig alle Bewegungen des Gegners weit hinter der Front, namentlich seine Bewegungen zu Gegenangriffen, und war dann in der Lage, rechtzeitig die notwendigen Gegenmaßnahmen zu treffen, und die Angriffstruppen schon bei ihrer ersten Entwicklung unter wirksames Feuer nehmen zu können.

Die Artillerie konnte nach den Ergebnissen der Luftaufklärung ihr Feuer berichtigen, um ein wirkliches Wirkungsschießen durchführen zu können.

Aus allen diesen Gründen besaß der Luftkampf eine außerordentlich große, manchmal entscheidende Bedeutung, und es war wohl berechtigt, die Erfolge einzelner hervorragender Kampfflieger mit Namen anzuführen und den siegreichen Helden die höchsten Orden zu verleihen.

Wie die deutschen Kampfflieger den feindlichen überlegen waren das zeigte sich nach den amtlichen Berichten, wonach die deutschen und österreichisch-ungarischen Verluste im Luftkampf in jeden Monat wesentlich geringer waren als die unserer Feinde.

Allein im Westen sind den Feinden im September 1915 dreißig Flugzeuge verloren gegangen, während der deutsche Verlust nur sieben betrug. In dem Zeitraum vom 1. Oktober 1915 bis Ende Januar 1916 verloren wir sechzehn, unsere westlichen Gegner aber dreiundsechzig Flugzeuge. Im Monat Februar 1916 stellten sich die Zahlen auf sechs und zwanzig, im Monat März auf vierzehn und vierzig, im Monat April auf zweiundzwanzig und sechsunddreißig. Die Gesamtsumme der Verluste seit dem 1. September 1915 bis Ende April 1916 betrug auf feindlicher Seite allein im Westen! — einhundertdreiundneunzig, auf deutscher Seite fünfundsechzig. Schon darin zeigte sich die große Überlegenheit, die die deutschen Flieger im Luftkampf gewonnen hatten.

Der 12. Januar 1916 war ein besonderer Ehrentag der deutschen Bezwinger der Luft. Immelmann und Boelcke schossen bei Bapaume und Tourcoing je ein englisches Flugzeug ab; ein dritter feindlicher Flieger fiel einem Luftkampf bei Roubaix zum Opfer, während an demselben Tage noch ein viertes Flugzeug durch deutsches Abwehrfeuer bei Ligny südwestlich von Lille heruntergeholt wurde. Wie wir schon früher erzählten, erhielten Immelmann und Boelcke an diesem Tage als die ersten der deutschen Luftbezwinger den hohen Orden Pour le mèrite. Beide hatten an diesem Tage ihr achtes Flugzeug zur Strecke gebracht.

Am Tage darauf fand ein aufregender Luftkampf statt zwischen einem deutschen Eindecker und einem von einem Franzosen Ladron geführten Zweidecker. Die große Schnelligkeit und Beweglichkeit des deutschen Flugzeuges wurde von seinem Führer so geschickt ausgenutzt, daß sich der Franzose in Sicherheit zu bringen bemühte. In dem Augenblick aber, als es Ladron zu gelingen schien, sich seinem Gegner zu entziehen, erhielt er einen Schuß ins Herz und war sofort tot, während sein schwer-

verwundeter Begleiter mit dem Flugzeug abstürzte und bald darauf seinen Wunden erlag.

Am 14. Januar schoß Boelcke bei Albert wieder ein feindliches Flugzeug ab, das in den englischen Linien niederging und von der deutschen Artillerie in Brand geschossen wurde.

In den nächsten Tagen zeigten sich zwei deutsche Flugzeuge mit schönem Erfolge über der Festung St. Omer in Französisch-Flandern. Selbst die französischen Zeitungen mußten zugeben, daß die von den Fliegern abgeworfenen acht Bomben sämtlich ihr Ziel erreichten, beträchlichen Sachschaden anrichteten und auch viele Menschen töteten und verwundeten.

Am 17. Januar wurden darauf noch weitere drei englische Flugzeuge abgeschossen, wobei die Insassen ums Leben kamen.

So waren also diese Januartage recht erfolgreich für unsere „neue Waffe".

Das gefürchtetste Modell unter den verschiedenen deutschen Flugzeugen war der schon mehrmals von uns erwähnte „Fokker". In den ersten Kriegsmonaten nannten unsere Feinde die deutschen Flugmaschinen allgemein „Tauben". Als aber die neuen Fokkermaschinen, die erst während des Krieges von ihrem Erfinder, nach dem sie heißen, konstruiert wurden — aufkamen und Immelmann, Boelcke und die anderen in den amtlichen Kriegsberichten genannten Bezwinger der Luft ihre beispiellosen Erfolge errangen, da wurde das Wort „Fokker" ein panischer Schrecken für unsere Feinde.

Den ersten Anstoß zu der lebhaften Beunruhigung unserer Feinde gab eine Verhandlung im englischen Parlament im Januar 1916. Da erklärte der englische Minister Terrnant, daß die englischen Verluste an Maschinen und Fliegern nur deshalb so außerordentlich groß „erschienen" weil die Deutschen imstande seien, mit den feindlichen Verlusten Reklame zu machen.

Die meisten Luftgefechte wurden nach den Ausführungen des gehässigen englischen Ministers über den deutschen Linien ausgefochten, mit-

hin falle das unterliegende Flugzeug, auch wenn es so wenig beschädigt sei, daß man es leicht ausbessern könne, den Deutschen in die Hände. Entsprechend dieser deutschen Kampfart, deren defensiven Charakter man berücksichtigen müsse, seien die deutschen Flugzeuge vom neuen Fokkertyp gut zum Angriff hinter den eignen Linien zu gebrauchen, dagegen weniger imstande, lange Flüge fern von den eignen Linien über die britischen Stellungen zu unternehmen. Die Hauptaufgabe der Flugzeuge, nämlich Aufklärungen für artilleristische Tätigkeit, Erkundungsflüge und Angriffskämpfe, sei mit dem Fokkertyp nicht zu erfüllen. Wenn die deutschen Flugzeuge zur Offensive übergingen und hinter die englischen Linien kämen, so würden sie dort Flugzeuge von ähnlicher Leistungsfähigkeit und Geschwindigkeit zur Verteidigung der Linien vorfinden. Dieser Satz, der dem Gehege der Zähne des englischen Ministers entsprang, war natürlich nur eitle Ruhmredigkeit — aber wann hätte überhaupt ein Engländer anders als heuchlerisch reden können!

Derselbe englische Minister ergänzte seine Rede einige Tage später mit folgenden Angaben der Ergebnisse der Luftgefechte während des kurzen Zeitraumes von vier Wochen. Die Engländer verloren danach in dieser kurzen Spanne Zeit dreizehn Maschinen, die deutschen „sicherlich" neun. Die Engländer unternahmen in der gleichen Zeit sechs Bombenangriffe, die Deutschen vierzehn. Jedoch benutzten die Engländer dazu hundertvierzig Maschinen gegen zwanzig auf deutscher Seite. Die Zahl der britischen Flugzeuge, die über die deutschen Schützengräben flogen, betrug rund eintausenddreihundert, die Zahl der deutschen, die britische Linien überflogen nur dreihundert.

Der englische Minister mußte mit diesen Angaben widerwillig die deutschen Erfolge anerkennen, denn wenn Deutschland mit knapp einem Viertel der Flugzeugzahl dreizehn, die Briten mit mehr als vierfacher Übermacht nur höchstens neun Gegner außer Gefecht setzten, so war das ein großer Erfolg. Die deutschen Flieger wußten eben genau so wie ihre Kameraden auf dem Erdboden immer mit einer vielfachen Übermacht fertig zu werden.

Gegen die Darlegungen des englischen Luftministers wandte sich denn auch eine große vielgelesene Londoner Zeitung. Sie betonte zunächst die Tatsache, daß die neuen deutschen Fokkermaschinen mit Hilfe ihres mit fast zweihundert Pferdestärken arbeitenden Motors fünfundzwanzig englische Meilen in der Stunde schneller fliegen konnten als die englischen Flugzeuge. Ferner, daß sie „ganz unerhört schnell" steigen, nämlich vierundzwanzig Meter in der Minute. Wörtlich schrieb dann noch das englische Blatt: Will Terrnant uns weismachen, daß die deutschen Flugzeuge niemals Aufklärungsdienste tun, für ihre Artillerie die Wirkung des Geschützfeuers überwachen, unsere Stellungen photographieren? Wenn sie es tun, müssen sie sich hinter unsere Front begeben. Das Bombenwerfen über den feindlichen Linien, gegen das die wütenden Briten sonst immer zeterten, schien die Zeitung plötzlich vergessen zu haben.

Der Großsprecherei des englischen Ministers hielt der deutsche amtliche Kriegsbericht vom 28. Januar 1916 zahlmäßig entgegen, daß die Deutschen seit dem 1. Oktober 1915 bis Mitte Januar 1916 nur — wie wir schon einmal erwähnt haben — sechzehn, die Gegner aber dreiundsechzig verloren hatten. Im eigentlichen Luftkampf bestand also schon im Januar 1916 eine etwa sechsfache deutsche Überlegenheit gegen Briten und Franzen. Und da weiter auch unsere Luftaufklärung, unser Schießverfahren mit Fliegern und unsere Luftphotographie Ergebnisse aufzuweisen hatten, die für unsere Kriegsmaßnahmen vollkommen ausreichend waren, so war bestimmt zu hoffen, daß die großmäuligen Engländer ihre angebliche „Überlegenheit in der Luft" weiter dadurch bewiesen, daß sie uns monatlich mit einigen Dutzend ihrer Flugmaschinen beschenkten! — —

Eine aus den bewunderswerten Kampfleistungen unserer Flieger noch besonders hervorragende und deshalb vom König von Bayern mit der Goldenen Medaille belohnte Tat verdient es, gleich hinter Immelmann und Boelcke erwähnt zu werden. Ein grausames Geschick hat es leider gefügt, daß der Held seine Auszeichnung nicht mehr tragen konnte.

Am 25. September 1915 morgens wurden der bayrischen Flieger-

abteilung Nr. 9 drei feindliche Flieger aus südlicher Richtung gemeldet und kurz darauf an einem badischen Flugplatz gesichtet.

Der Kriegsfreiwillige Unteroffizier Eduard Boehme stieg sofort aus eignem Antrieb mit einem Fokkerflugzeug auf und übernahm selbständig die Verfolgung der feindlichen Flieger.

Boehme stammte aus Herold bei Annaberg in Sachsen und war nicht Techniker, sondern — Landwirt. Er hatte aber aus persönlichem Interesse sich schon stets für Maschinen und Motorwesen interessiert und trat bei Kriegsbeginn freiwillig bei der Fliegertruppe ein. Durch hervorragende Erkundungsflüge hatte er sich bereits im ersten Kriegsjahr das Eiserne Kreuz I. und II. Klasse erworben.

Um an dem oben genannten Tage die Franzosen nicht aus den Augen zu verlieren, gewann er die Höhe durch Steilanstieg in gerader Richtung auf seine Gegner, die eben nach Osten ab schwenkten.

Über dem Schwarzwald erreichte Boehme eine Höhe von dreitausend Meter und holte die etwa fünfhundert Meter tiefer fliegenden Franzosen ein.

Kaum hatte er einen der drei mit je zwei Mann besetzten Doppeldecker angegriffen, als ihn die übrigen selbst anfielen.

Boehme ging bald auf den einen, bald auf den andern los, packte sie von vorne und überschüttete sie auf ganz nahe Entfernungen mit Lagen von fünzig bis hundertfünfzig Schuß.

So gelang es ihm, zwei Doppeldecker zum Absturz zu bringen, während das dritte, ebenfalls bereits beschädigte Flugzeug nur deshalb entkam, weil Boehme erst beim Ansatze zu einem neuen Angriff merkte, daß er seine gesamte Munition verschossen hatte.

Er, der kühne Bezwinger der Luft ging deshalb in der Nähe der abgestürzten Flugzeuge nieder und fand von beiden je einen Insassen tot, die andern zwei gerieten in Gefangenschaft.

Beide Doppeldecker waren mit sehr guten neuen Maschingewehren ausgerüstet, bei denen aus der Fabrikmarke festgestellt wurde, daß sie

von dem angeblich im Kriege „neutralen Nordamerika" geliefert worden waren. Außerdem führten die Franzosen vierundzwanzig Granatbomben schwersten Kalibers an Bord, die sie einem unserer größten süddeutschen Militärbetriebe zugedacht hatten.

Durch Boehmes erfolgreiche kühne Tat wurde dieser Anschlag vereitelt und ein Gegner vernichtet, der durch seine zahlreichen Bombenwürfe auf offene Städte und durch das Beschießen von Eisenbahnzügen viel Schrecken verbreitet hatte.

Seitdem blieb das süddeutsche Hinterland eine lange Zeit von ähnlichen völkerrechtswidrigen Angriffen befreit.

Im Berichte der obersten Heeresleitung vom 26. September 1915 wurde die Tat unseres Helden ausdrücklich erwähnt. Der kühne Held der Luft aber wurde leider am 24. Januar 1916 von einem jähen Tod dahingerafft. —

Unserm Immelmann, der im Juni 1916 den Fliegertod erlitt, folgte im Juli 1916 der Fliegerheld Leutnant Otto Parschau. Auch dieser besaß den „Pour le mérite".

Parschau starb im wahrsten Sinne des Wortes einen Heldentod. Obwohl er bei seinem letzten Kampf einen schweren Bauchschuß erhalten hatte, gelang es ihm vermöge seiner Geistesgegenwart und Willenskraft doch noch, sein Flugzeug unversehrt in unserer Linie zu landen.

Otto Parschau war im November 1890 als Sohn eines Rittergutsbesitzers in Burggarten bei Ortelsburg geboren, hat also ein Alter von kaum sechsundzwanzig Jahren erreicht.

Nach dem Besuche der Gymnasien in Allenstein und Bartenstein trat er 1910 beim Infanterieregiment Nr. 151 als Fahnenjunker ein und wurde nach dem Besuch der Kriegsschule in Hannover Herbst 1911 zum Leutnant befördert.

Am 1. April 1913 wurde Parschau behufs Ausbildung zum Fliegeroffizier nach Johannisthal bei Berlin abkommandiert. Darauf war er als Flieger in Darmstadt und Hannover tätig.

Seinen Ruf als kühner Flieger begründete er noch zu Friedenszeiten, als er im Jahre 1914, kurz vor Ausbruch des Krieges, am sogenannten „Ostmarkenflug" teilnahm. Er vollendete damals die erste Strecke Breslau Posen als zweiter. Im Gesamtergebnis war er siebenter unter zwanzig Teilnehmern; er errang dafür den dritten Offizierspreis und den Ehrenpreis des Prinzen Friedrich Siegismund von Preußen.

Im Kriege hat er sich dann durch eine überaus große Anzahl von Erkundigungsflügen und durch eine Reihe glänzender Luftkämpfe unverwelklichen Lorbeer erworben. Bei seinem letzten Flug setzte er seinen neunten Gegner außer Gefecht.

Über seinen letzten Kampf erfahren wir noch: Parschau stieg am Abend des 21. Juli 1916 ganz allein zum Luftkampf mit sechs französischen und englischen Flugzeugen auf. Er schoß einen der Gegner glatt herunter. Dann erhielt er in dreitausend Meter Höhe von dem Maschinengewehr eines Feindes einen schweren Bauchschuß.

Wie schon gesagt wurde, hatte er noch die Energie, zu landen, starb dann aber drei Stunden später.

Die feierliche Beisetzung des Helden erfolgte am Sonntag den 23. Juli auf dem Militärfriedhof in St. Quentin unter großen militärischen Ehren. Als Vertreter des Kaisers schritt der Feldflugchef hinter dem Sarge mit dem älteren Bruder des Gefallenen, der ebenfalls Flugzeugführer ist. Ferner waren Abordnungen von Offizieren fast sämtlicher Fliegertruppen des Westens erschienen. Eine Ehrenkompagnie erwies die Trauerbezeugungen.

Parschau wurde übrigens zugleich mit dem Fliegerleutnant Schramm beigesetzt, der während der ganzen Dauer des Krieges fast immer mit Parschau zusammengewesen war. Er war am gleichen Tage wie Parschau ehrenvoll im Luftkampf gefallen.

Beim Leichengottesdienst der beiden Helden sprachen ein evangelischer und ein katholischer Geistlicher. Am offenen Grabe hielt dann noch der Feldflugchef eine warm empfundene Ansprache, in der er der Trauer der Armee um die beiden gefallenen Bezwinger der Luft Ausdruck verlieh. —

Alle die bisher bekannt gewordenen und im amtlichen Heeresbericht erwähnten Fliegerhelden — wir werden sie noch weiter anführen — sind im wahrsten Sinne des Wortes „Jagdflieger". Sie jagten wie der schnelle Raubvogel, der Adler und Habicht.

Wer Adler und Habichte einmal im blauen Äther beobachtet hat, wie sich diese kühnen Vögel aus großen Höhen, einem Pfeile gleich, auf ihre Beute stürzen, um sie zu töten, der weiß, wie unsere Bezwinger der Luft jagten. Sie stießen im rasenden Gleitflug auf die Gegner zu und vernichteten sie auf kurzem Abstand durch Maschinengewehrfeuer. Traf der Gleitflug nicht in der Richtung des Gegners, so standen sie zunächst von ihrem Vorhaben ab — und faßten ihn das nächste Mal.

Diese Helden der Luft hatten und haben den ausgesprochenen Instinkt der Jäger und die Liebe der Jäger zu ihrer Waffe. Ihre Apparate sind stets wunderbar in Ordnung. Diese Männer haben die Sorgfältigkeit und Zuverlässigkeit, die schon ein Teil des Erfolges sind.

Zu diesen kühnen Jägern der Luft gehört auch der Fliegeroffizier Mulzer, der am 9. Juli 1916 ein englisches Groß-Kampfflugzeug und damit sein achtes Flugzeug abgeschossen hatte. Auch er erhielt den „Pour le mérite".

Leutnant Mulzer ist ein Sohn des in Memmingen in Bayern wohnhaften Krankenhausarztes Dr. Mulzer, der als Oberstabsarzt seit Beginn des Krieges im Felde stand. Die Vaterstadt des erfolgreichen Fliegers beschloß zur Ehrung und Dankbarkeit das Rathaus zu beflaggen, ferner die Straße, in der sein elterliches Haus steht und in dem er seine Jugend verbrachte, nach ihm „Mulzerstraße" zu benennen. Auch wurde dem jungen Flugkampfsieger in Anerkennung seiner Verdienste um das Vaterland eine künstlerische Adresse überreicht. Mulzer hatte Immelmann in der Zahl der heruntergeholten Flugzeuge fast erreicht, als er ebenfalls den schönsten Heldentod für sein Vaterland, am 28. September 1916 fand.

Ein weiterer im amtlichen Bericht der obersten Heeresleitung ehrenvoll erwähnter Bezwinger der Luft ist der Leutnant Baldamus.

Leutnant Baldamus war — wie Max Immelmann — vor dem Kriege Student an der Technischen Hochschule in Dresden. Schon damals hat er sich mit dem technischen Problem der Flugkunst eifrig beschäftigt und sich namentlich als Konstrukteur für Flugzeugmodelle betätigt, sodaß ihm bei Flugzeugmodell-Wettbewerben mehrere Preise zuteil wurden.

Nach Kriegsausbruch ließ Baldamus sich zunächst in Johannisthal zum Zivilflieger ausbilden und meldete sich dann bei der Fliegerabteilung in Grossenhain in Sachsen. Nach Bestehen der Feldpilotenprüfung stellte er sich als Kriegsfreiwilliger.

Mit Leutnant Heise als Beobachter zog er ins Feld hinaus. Nach dem Eisernen Kreuz II. Klasse erwarb er sich bald das Eiserne Kreuz I. Klasse. Seit seiner Beförderung zum Offizier führte er ein Kampfflugzeug, während er vorher mit einem Zweidecker Beobachtungsflüge gemacht hatte.

Leutnant Wilhelm Frankl, der ebenfalls den „Pour le mérite" erhielt, ist ein geborener Hamburger. Er hat die Realschule in Frankfurt a. M. besucht.

Dieser vortreffliche Fokker-Kampfflieger meldete sich bei Ausbruch des Krieges sofort als Freiwilliger und wurde alsbald der Fliegertruppe zugeteilt. Der damals Neunzehnjährige war bereits im Besitze des Flugzeugführerpatents. Seine Pilotenprüfung hatte er wie so viele andere unserer kühnen Luftjäger auch in Johannisthal abgelegt.

Erstmals wurde Frankl im Heeresbericht vom 6. Mai 1916 erwähnt, in dem es hieß: „Südlich von Warneton hat Vizefeldwebel Frankl am 4. Mai einen englischen Dppeldecker abgeschossen und damit sein viertes feindliches Flugzeug außer Gefecht gesetzt". Am 8. August 1916 meldete sodann der amtliche Bericht, daß er bei Beaumetz seinen sechsten Gegner außer Gefecht gesetzt hatte. Gleich darauf brachte er den siebenten zur Strecke.

Oberleutnant Freiherr von Althaus, dessen Auszeichnung mit dem „Pour le mérite" der deutsche Generalstabsbericht am 22. Juli

1916 meldete, wurde am 19. März 1890 in Koburg geboren. Er war bei Ausbruch des Krieges sächsischer Leutnant der Reserve im 18. Husarenregiment. Im Kriege ist er dann zum Oberleutnant aufgerückt. Im Anfang des Juli 1916 gelang es ihm, seinen siebenten Gegner außer Gefecht zu setzen. Einige Tage darauf schoß er bei Roye den achten Gegner ab.

Am 1. August 1916, als zwei Jahre des gewaltigsten aller Kriege der Weltgeschichte vergangen waren, wies die Liste der erfolgreichsten deutschen Flieger im Westen folgende Ziffern auf. Es hatten im Luftkampfe heruntergeholt:

Hauptmann Boelcke . . .	19	Flugzeuge
Oberleutnant Immelmann .	15	„
Leutnant Wintgens . . .	13	„
Oberleutnant Parschau . .	9	„
Leutnant Mulzer	9	„
Oberleutnant von Althaus .	8	„
Leutnant Frankl	6	„
Oberleutnant Berthold . .	5	„
Leutnant Leffers	5	„
Leutnant Baldamus . . .	5	„
Oberleutnant Walz	4	„
Oberleutnant Garlik . . .	4	„

Ferner hatte der in türkischen Diensten stehende deutsche Hauptmann Buddecke eine stattliche Anzahl von englischen Flugzeugen an den Dardanellen unschädlich gemacht.

Die ersten sieben in obiger Uebersicht genannten Bezwinger der Luft waren bereits im Besitze des Pour le mérite.

Damit war jedoch die Liste der im Flugwesen so tapferen und erfolgreichen Kämpen noch nicht erschöpft. Auf rund vierhundertfünfundzwanzig belief sich am Ende des zweiten Kriegsjahres bereits die Zahl der mit dem Eisernen Kreuz erster Klasse ausgezeichneten Flieger.

Als Immelmann gefallen war, hatten bekanntlich die englischen und französischen und russischen Zeitungen behauptet *ihre Flieger* würden jetzt ganz gewiß die Oberhand bekommen, nachdem es ihnen gelungen sei, einen Hauptgegner zu beseitigen, die deutschen und Österreicher hätten keinen Fliegernachwuchs, die andern deutschen Flieger seien schlechter ausgebildet usw. Nach obiger Angabe konnten wir ganz ohne Sorge sein. Immelmanns Jünger und Nachfolger waren genau so erfolgreich wie unser erster berühmter Bezwinger der Luft. *Der Nachwuchs bewies, daß er im Kampfe genau so gut schoß wie Immelmann.*

Das ging aus den weiteren Veröffentlichungen hervor. Im Todesmonat Immelmanns verloren unsere Gegner allein auf dem westlichen Kriegsschauplatz *siebenunddreißig*, wir nur *sieben*. Die Engländer und Franzosen meldeten in ihrer Lügenhaftigkeit in ihren amtlichen Berichten weit mehr deutsche Verluste. Die deutsche Heeresleitung veröffentlichte darauf in einer langen Liste die Nummern unserer erbeuteten Flugzeuge und die Namen der getöteten bezw. in deutsche Gefangenschaft geratenen Flieger, forderte auch die Feinde auf, doch das Gleiche zu tun und die Nummern und Namen der angeblich von uns erbeuteten Apparate zu nennen. Die Feinde kamen aber dieser Aufforderung nicht nach, weil sie nicht konnten und ihre eigene, unruhig und kriegsmüde gewordene Bevölkerung schamlos belogen hatten!

Lügen konnten überhaupt unsere Feinde, daß man es kaum für möglich halten sollte.

So ergingen sich die Zeitungen der Engländer und Franzosen in überschwenglichen Lobeshymnen über einen angeblichen Flug des französischen Fliegerleutnants *Marchal*, der von *Nancy* aus — *Berlin* überflogen haben sollte, dann in der Nähe von *Cholm* in Polen zur Landung gezwungen und in österreichische Gefangenschaft geraten sein sollte. Wenn wir auch die sportliche Leistung dieses angeblichen Riesen-Überlandfluges nicht herabsetzen wollen, so muß doch darauf hingewiesen werden, daß bereits lange vor dem Kriege derartige und noch größere Leistungen von Fliegern aller Länder vollbracht worden sind. Militärischen Wert haben solche weiten Flüge mit Sportflugzeugen nicht.

Der französische Marchal behauptete nach den feindlichen Blättern, Proklamationen über Berlin abgeworfen zu haben. Diese Flugblätter sollten mit den Worten eingeleitet worden sein:

„Wir sind wohl in der Lage, die offene Stadt Berlin zu bombardieren und unschuldige Frauen und Kinder zu töten; aber wir begnügen uns damit, diese Proklamation abzuwerfen . . ."

Demgegenüber wurde deutscherseits amtlich festgestellt:

Es ist kein französischer Flieger über Berlin gesehen worden.

Es ist weder in Berlin noch in der Umgebung dieser Stadt auch nur ein Exemplar der Proklamation gefunden worden.

Die Möglichkeit, die in der angeblichen Proklamation angedeutet wird, Berlin mit Bomben zu belegen, ist nichts als ein frommer Wunsch. Bei einem Fluge von solcher Ausdehnung ist das Mitführen von Bomben ausgeschlossen; denn die Nutzlast kann in diesem Falle nur das Benzin sein.

Ebenso bedeutungslos waren die offenbar aus Ärger über die Nachrichten von Deutschlands vorzüglicher zweiten Kriegsernte in die Welt gesetzten französischen Drohungen, unsere Felder durch Fliegerbomben verbrennen zu lassen. Amtlich wurde dazu bemerkt: „Wenn dies möglich wäre, so könnte man Deutschlands Feinden derartige Ruchlosigkeiten wohl zutrauen. Aber auch hier scheiterte diese Absicht an der Unmöglichkeit, genügende Mengen von Brandbomben auf weite Strecken mitzuführen."

Die französischen Fliegerangriffe auf Karlsruhe waren eine Ruchlosigkeit sondergleichen.

Der erste größere Angriff auf die badische Hauptstadt erfolgte am 15. Juni 1915. Es wurden zwanzig Zivilpersonen getötet, vierzehn schwer und fast ebensoviele leicht verletzt.

Fast eine Stunde lang, von sieben bis acht Uhr früh, zogen die feindlichen Flieger über Karlsruhe; besonders die inneren, in der Nähe des großherzoglichen Schlosses belegene Stadtteile wurden betroffen. Groß

war der Schaden in der Karl-Friedrichstr. am Kaiserplatz und in der Nähe der Technischen Hochschule. So fielen allein an einer Straßenecke vier Personen dem Angriff auf die unbefestigte Stadt zum Opfer. Dabei handelte es sich fast ausschließlich um Frauen und Kinder, zumeist um Leute, die sich zur Arbeit begeben wollten und nicht mehr rechtzeitig flüchten konnten.

Militärischer Schaden wurde durch das ruchlose Attentat nicht angerichtet.

Nach den Orten, an denen die Bomben in größerer Zahl niederfielen, zu urteilen, war der Verdacht begründet, das ein Angriff auf das Schloß, in dem gerade die zum Besuch des Großherzoglichen Paares anwesende Königin von Schweden wohnte, geplant war.

Die Großherzogin Luise unternahm am Tage des Angriffs mit der Königin von Schweden im offenen Wagen eine Rundfahrt durch die Stadt, besuchte die von den französischen Mördern besuchten Straßen und die von dem Fliegerangriff betroffenen Familien. Die Beerdigung der Opfer erfolgte auf Kosten der Stadt in erhebender Weise.

Die Kinder des im Felde weilenden Prinzen Max von Baden, über deren Schlafgemach eine Bombe das Dach zertrümmert und die Decke eingeschlagen hatte, waren nur mit knapper Not dem Tode entgangen.

Es folgten dann mehrere Angriffe auf verschiedene Städte im badischen Schwarzwaldgebiet. Besonders wurden mehrfach Freiburg und Müllheim mit feindlichen Fliegerbomben belegt.

Den Gipfel erreichte die feindliche Ruchlosigkeit durch einen folgenschweren Angriff am 22. Juni, dem festlich begangenen Fronleichnamstage, auf Karlsruhe. Es wurden dabei über zweihundertfünfzig Zivilpersonen getötet.

Nachmittags drei Uhr wurden an diesem Unglückstage bei hellem Sonnenschein feindliche Flieger gemeldet, die nur durch die besten Gläser wahrgenommen werden konnten. Sofort erging die Anordnung zur Feuerbereitschaft und zugleich wurden alle anderen Vorsichts- und Schutzmaßregeln getroffen.

Zehn Minuten nach drei Uhr fanden im westlichen Stadtteil zwei schwere Explosionen statt, nachdem kurz zuvor zwei Flieger gesichtet worden waren. Bis auf eine Bombe, die nicht krepirte, gelangten dann eine große Zahl von Geschossen zur Explosion. Diese Geschosse waren auf ganz besonders starke Splitterwirkung eingerichtet, um möglichst schwere Verheerungen an menschlichen Leben anzurichten.

Bei der Untersuchung des ersten Blindgängers, der durch einen Oberfeuermann aufgefunden wurde, ergab sich, daß die Bombe gelbe erstickende Gase entwickelte, sogar die Blumen in der Nähe verblaßten unter der überaus starken Ausströmung.

Ein Offizier, der sofort nach dem Überfall die Ettlinger Straße aufsuchte, berichtete, daß er im Felde kaum jemals ein ähnliches schauerliches Bild erblickt habe. Er sah einen Leichenhaufen von Kindern, weit verstreute Gliederteile, gerinnendes Blut. Herzzerreißende Szenen spielten sich ab, aber es entstand keine Panik. Ein kleines Kind wurde lebend aus einem Leichenhaufen hervorgezogen.

Etwa zwölfhundert Meter von einem Einschlag entfernt wurde noch ein Posten durch den Luftdruck an den Augen schwer verletzt, ein anderer Soldat, Urlauber, der mit seiner Frau und seinem kleinen Kinde spazieren ging, wurde getötet, die Frau und das Kind wurden schwer verletzt.

In Lebensgefahr schwebte auch abermals die Königin von Schweden. Sie lag krank im Bett und mußte sich schnell ankleiden, um in Sicherheit gebracht zu werden. Mit dem Großherzogsehepaar befand sich die greise verwitwete Großherzogin gerade in der Kirche. Dem Eingreifen des Großherzogs gelang es, in der Kirche eine Panik zu verhindern. Die kirchliche Feier wurde zu Ende geführt.

Von der Bürgerschaft wurde bei den entsetzlichen Ereignissen alle erdenkbare Ruhe und Ordnung bewahrt. Schnell und glatt vollzogen sich Krankendienst und Aufräumungsarbeiten.

Heuchlerisches Verhalten für das Verbrechen in Karlsruhe bewies die englische Zeitung „Times“. Sie gab den französischen Funkspruch

über den Fliegerangriff nieder, verschwieg aber sorgfältig die Angaben über die Zahl und Art der Opfer.

Dabei mußte man sich erinnern, daß die Zeitungen unserer Gegner bei jedem deutschen Fliegerangriff auf befestigte und im Operationsgebiet liegende Orte stets wüste Angriffe und Beschimpfungen gegen Deutschland unternahmen, wenn dabei ohne Absicht unserer Flieger ein Kind oder eine alte Frau verletzt wurde. Als „Kindesmörder" beschimpfte man deutsche Soldaten, die nach Kriegsgebrauch und unter Kriegsnotwendigkeit handelten, während unsere Feinde Massenopfer unter der Zivilbevölkerung einer feindlichen Stadt suchten und fanden.

Mit wahrhaft teuflischer Freude schrieb eine Pariser Zeitung: „Wenn wir einige Zivilpersonen in Stuttgart umgebracht haben, so haben wir uns dadurch von Leuten befreit, die auf wirtschaftlichen Gebieten einen unehrlichen Krieg gegen uns führten". Eine andere Pariser Zeitung forderte dazu auf, alle industriellen Städte Deutschlands zu bombardieren, um den französischen Handel zu rächen. Jeder deutsche Zivilist, der in die andere Welt befördert werde, bedeute einen rührigen gehässigen Feind Frankreichs und Englands weniger. — — —

9. Kapitel.

Der Triumph der deutschen und österreichisch-ungarischen Flieger auf allen Kriegsschauplätzen.

Wir haben oben erwähnt, welches die erfolgreichsten Flieger bis zum 1. August 1916 — also während der ersten beiden Kriegsjahre — waren. Gleich danach — am 5. August — meldete der amtliche Heeresbericht: „Heute vormittag wurde in der Nähe der flandrischen Küste ein feindliches Kampfflugzeug durch eines unserer Seeflugzeuge nach längerer Verfolgung zum Kampf gestellt, zum Absturz gebracht und vollständig vernichtet. Damit vernichtete Leutnant zur See Bönisch sein viertes feindliches Flugzeug. Von seinem Seeflugzeug aus zwang er vor einigen Tagen einen Gegner durch Maschinengewehrtreffer zur Notlandung dicht hinter der feindlichen Linie."

Wir hatten also abermals einen erfolgreichen Nachfolger Immelmanns und zwar diesmal einen Vertreter der Marine.

Einen weiteren Bezwinger der Luft lernten wir aus der amtlichen Meldung kennen, daß Kaiser Wilhelm dem k. k. Hauptmann Macher den hohen Orden „Pour le mérite" verlieh. Hauptmann Macher war zum Luftdienst kommandiert und hatte im Laufe des Krieges bereits verschiedene österreich-ungarische und deutsche Auszeichnungen erhalten.

Der in unserer Übersicht genannte Oberleutnant Berthold zählte schon von Beginn des Krieges an zu unsern erfolgreichsten Fliegeroffizieren. Bereits in den beiden ersten Kriegsmonaten hatte er sich so ausgezeichnet, daß er im Herbst 1914 das Eiserne Kreuz I. Klasse erhielt. Auf seinen

Wunsch zum Flugzeugführer ausgebildet, wies er Anfang 1915 hervorragende Flugleistungen auf. Als Führer eines Kampfapparats wurde er zuerst am 2. April 1915 mit vier abgeschossenen Flugzeugen im amtlichen Heeresbericht erwähnt. Am 17. April 1915 meldete der Kriegsbericht das fünfte von Berthold erledigte Flugzeug. Dann hörte man nichts mehr von ihm. Der Grund war, daß er sich bei einem erneuten Flug einen schweren Unfall zugezogen hatte und lange Zeit im Lazarett liegen mußte. So wurde seine Siegesbahn wohl unterbrochen aber nicht beendet. —

Die Franzosen ahmten übrigens bald auch die deutsche Auszeichnung ihrer Flieger nach, indem sie die erfolgreichsten mit Namen in ihren amtlichen Kriegsberichten nannten. So wurde am 24. Juli der Militärflieger Chaput ausgezeichnet. Nicht lange aber erfreute er sich der Auszeichnung. Schon drei Tage später wurde er im Luftkampfe über den Maashöhen bei Verdun von einem deutschen Flieger schwer verwundet und zur Landung gezwungen. Er soll dann auch gestorben sein. Der berühmteste aller französischen Flieger — der Sturzflieger Pégoud, der vor dem Kriege in deutschen Gauen vielfach seine Akrobatenkunststücke gegen gutes deutsches Geld gezeigt hatte — fiel auf belgischem Gebiet der überlegenen Geistesgegenwart deutscher Luftkämpfer zum Opfer.

In zweitausend-vierhundert Meter Höhe näherte sich der französische Zirkusmann zum Angriff auf ein deutsches Flugzeug, dessen Führer Unteroffizier Kandelsky und dessen Beobachter Oberleutnant Bielitz war. Das deutsche Flugzeug wendete so, daß der Beobachter nach der Seite freies Schußfeld für sein Maschinengewehr hatte. Als die beiden Flugzeuge sich bis auf fünfzig Meter genähert hatten, erhielt Pégoud einen Kopfschuß und stürzte in die französischen Linien ab.

Der einst auch in Deutschland und Österreich gegen gute Bezahlung seine Künste zeigende und — leider — auch bewunderte — Zirkusclown — hatte seinen letzten Sturzflug gemacht! —

Außer dem Zirkusclown Pégoud verloren die Franzosen noch mehr ihrer früher „berühmten" Flieger.

So fiel im August 1916 der Flieger Marc Bormiers, der vor dem Kriege durch seinen Flug von Paris nach Kairo bekannt geworden war, an der russischen Front. Ein ganz junger deutscher Fliegerleutnant brachte ihn nieder. Bormiers Flug von Paris nach Kairo war übrigens nur ein lang hingezogener Etappenflug ohne besondere sportliche Leistung. Die ruhmredigen, revancheluſtigen Franzosen machten zwar eine große politische Tat daraus, die aber schließlich mit einem Ohrfeigenskandal endigte, den der damalige Konkurrent Bormiers verursacht hatte.

Ein wirklich sportlich anerkannter Flieger war dagegen Brindejonc de Moulinais, der im Herbst 1916 zu Tode kam. Er war vor dem Kriege ein verdienstlicher Pionier der Flugentwicklung. Seine bedeutendste Sportleistung war der europäische Rundflug Paris-Berlin—Warschau—Petersburg—Stockholm (quer über die Ostsee!)—Hamburg—Haag—Paris. Am ersten Tag — es war der 10. Juni 1913 — flog er damals von Paris bis Warschau, nur mit zwei Zwischenlandungen in Wanne und Berlin. Ein äußerst starker Sturmwind in seiner Fahrtrichtung verhalf ihm zu diesem Erfolg, ließ auch seine physische Leistung sportlich anerkennenswert erscheinen. Er erzielte später auch noch einen Schnelligkeitsrekord Paris—London in dreidreiviertel Stunden.

Wie wir schon sagten, nahmen alle diese französischen Flieger vor dem Kriege den Mund sehr voll. Sie redeten sich und ihren Landsleuten ein, in dem „kommenden, unvermeidlichen und in kurzer Zeit siegreichen Kriege würden sie das deutsche Heer aus der Luft bezwingen und zerstreuen, die deutschen Städte sämtlich verwüsten". Wir haben davon nichts gemerkt, aber wir haben erkannt, daß die deutschen Flieger, die Schüler und Nachfolger Immelmanns, den ruhmredigen Franzosen in jeder Weise überlegen waren. —

Ihre Tüchtigkeit und ihren todesverachtenden Mut zeigten unsere Flieger auch auf den türkischen Kriegsschauplätzen. Es traten eine große Zahl von deutschen Fliegern in den türkischen Heeresdienst und auch von der deutschen Heeresleitung nach den Orientkriegsschauplätzen abkommandierte Flieger leisteten Hervorragendes.

Die Engländer mit ihren australischen und kanadischen, indischen und afrikanischen Hilfstruppen erhielten auf der Halbinsel Gallipoli, in Ost-Ägypten, in Mesopotamien oft und regelmäßig deutsch-türkische Bomben auf ihre dicken Schädel.

Der türkische Kriegsminister Enver Pascha war von den Leistungen unserer Flieger begeistert und ehrte sie auf jede nur mögliche Weise. Alle Fliegeroffiziere erhielten neben dem Eisernen Kreuz auch den Eisernen Halbmond. Ebenso wurde ihnen die große goldene türkische Kriegsmedaille verliehen.

An einem heißen Sommertage 1916 wurde Enver Pascha ein deutscher Fliegeroffizier vorgestellt, der eine Viertelstunde vorher einen englischen Doppeldecker heruntergebracht hatte. Enver Pascha drückte dem Helden die Hand und da er gerade keine andere Auszeichnung zur Hand hatte, nahm er von der Brust eines türkischen Generals die große goldene türkische Tapferkeitsmedaille — die höchste osmanische Auszeichnung, und heftete sie dem deutschen Flieger an.

Vor dem Ausschuß der englischen Volksvertretung zur Untersuchung des englischen Flugwesens wurde der englische General, der für die Organisation des englischen Flugwesens verantwortlich war, vernommen. Er wurde gefragt, ob es nicht eine Periode gegeben habe, wo die Zahl der englischen Flugzeuge, die von den deutschen Fokkerfliegern abgeschossen wurden, größer war als die Zahl der heruntergeholten deutschen Flieger.

„Ja", antwortete der General, „aber nicht viel größer. Das beweise aber gar nicht die Überlegenheit der deutschen Fokker."

„Was war denn die Ursache?" so fragte man weiter.

„Ein Unterschied der angewandten Methode," antwortete der sachverständige Zeuge.

Um die Behauptung, daß „die deutschen Erfolge nicht viel größer waren als die englischen" braucht man nur die von uns im vorhergehenden Kapitel mitgeteilten Zahlen anzusehen. Es war diese Aussage des „Sachverständigen" also wieder nichts als eine der berüchtigten englischen

Heucheleien. Das ließ uns kalt, denn uns beweisen nicht Redensarten, sondern — Tatsachen! Daß der englische Sachverständige aber zugeben mußte, daß unsere Methode die bessere war — das bewies den Triumph unserer wackeren Flieger.

Gleich zu Anfang des Krieges — im Oktober 1914 — hatten deutsche Truppen das belgische Zeebrügge besetzt und den Hafen zur Verteidigung eingerichtet. Darüber war natürlich die Wut der Engländer groß. Hatten sie doch selbst den belgischen Hafen mit etwa dreißig Millionen Kosten ausgebaut und gedachten ihn im Kriege als guten englischen Flottenstützpunkt zu benutzen. Belgien war ja durch geheime Abmachungen längst vor dem Kriege ein englischer Vasallenstaat geworden!

Um die Deutschen zu ärgern, versuchten die Engländer nun sehr häufig Flottenangriffe auf Zeebrügge. Sie wurden aber jedesmal mit schweren Schlägen unserer dort stehenden Marinetruppen zurückgeschlagen.

Mit der „meerbeherrschenden Flotte" gings also nicht. Da versuchten denn die Briten es mit Unmengen von Flugangriffen.

An einem Tage wurde Zeebrügge beispielsweise von nicht weniger als sechzig englischen Flugzeugen angegriffen. Aber auch das gelang nicht. Unsere Abwehrbatterien und unsere Kampfflieger jagten die Engländer glatt zurück.

Ein Deutscher, der einige Zeit in Zeebrügge weilte, erzählte:

„Es war mal heute wieder einer der üblichen Fliegerangriffe. Unsere Batterien feuerten auf die Kerle wie toll. Ich habe Gelegenheit, mich dieser Salven unserer Batterien zu freuen. Alles ist an seinem Platze. Die Telephonisten, die Spezialisten am Meßgerät, die Feuerwerker am Scherenfernrohr.

Es ist ein Spektakel als sei die Hölle losgelassen.

Da kehrt einer unserer Flieger — wir nennen ihn „Muckchen" — im stolzen Gleitflug zurück. Er hat den feindlichen Fliegern arg zugesetzt.

Einer von der Wasserkante ruft: „Die Engländer verholen sich." Aus dem Seemannsdeutsch übertragen, heißt das: Sie ziehen Leine.

Zwei Treffer sind bei ihnen beobachtet, und das zwingt den Herren der Meere die Überzeugung auf, daß es nun doch genug sei mit den Landungsmanöver.

„So man immer tau", strahlt ein Alter von der blauen Garnitur, ein Obermaat, „die kommen vorerst nicht wieder!"

Und jetzt — jetzt steigen noch drei deutsche Wasserflugzeuge auf.

Schneller und immer schneller werdend, gleiten sie über das Meer. Ein Ruck im Höhensteuer. Jäh hebt sich der Kopf schießt noch einmal wie kosend auf das Wasser nieder, dann schrauben sich die wackeren Flieger in mehreren großen Bogen zur Höhe empor.

Ein englisches Boot liegt weit draußen. Aber wir können den Kampf gut verfolgen.

Ein heftiger Aufschlag, ein plätschernder Strahl — die erste Bombe hat gesessen.

Eine Viertelstunde lang muß der englische Kahn sich so zerfetzen lassen bis die Riesenvögel keine Munition mehr an Bord haben und wieder aufs Wasser aufsetzen. Der Engländer hat genug.

Von einem Minensucher werden die Flugzeuge denn eingeschleppt und dann von den Riesenfingern eines stählernen Kranes emporgezogen zu ihrem Hangar.

Der amtliche Bericht aber meldete am nächsten Tage, daß deutsche Marineflugzeuge ein englisches Torpedoboot vor Zeebrügge vernichteten." —

Wie Engländer, so mußten auch die Russen die Überlegenheit der deutschen Flieger anerkennen. Es wurde z. B. im August 1916 berichtet — wohlbemerkt von feindlicher Seite:

„In den letzten Wochen entfalteten die Deutschen an der russischen Front, vornehmlich im Abschnitt Kowel-Sarny-Luck eine außerordentliche rege Tätigkeit. Besonders traten die deutschen Flugapparate scharf in die Erscheinung und unterbanden die russische Luftaufklärung.

Zumeist greifen die deutschen Flieger in Geschwadern Truppentransporte, Eisenbahnstationen und Knotenpunkte sowie Truppenlager an."

Ein tollkühnes Stück leistete sich ein deutscher Flieger, der in der Nähe von Sarny ganz allein einen langen Truppenzug zum Halten brachte, sich bis auf etwa zweihundert Meter hinunterschraubte und den Transport und die heranströmenden Mannschaften außerordentlich wirksam mit Maschinengewehrfeuer beschoß. Es entstand eine Panik, sodaß der Flieger ein leichtes Ziel hatte und sehr wirksam in dem dichten Menschenhaufen aufräumte. Trotzdem er später stark beschossen wurde, konnte er doch unbeschädigt den Kampfplatz verlassen.

In der Gegend von Rafalowka überraschte ein deutsches Flugzeuggeschwader ein rastendes russisches Infantrieregiment und beschoß es außerordentlich wirksam mit Maschinengewehren und Bomben. Die russischen Truppen haben hierbei sehr beträchtliche Verluste erlitten. —

Die Franzosen suchten immer wieder die deutschen Grenzlande zu bombardieren. So wurde über einen schweren Luftkampf über Mülhausen im Elsaß berichtet:

Kurz nach fünf Uhr abends erschien vom „Belforter Loch" her am sonnigen Himmel ein französisches Geschwader von sechzehn Flugzeugen dicht beieinander; zwei weitere folgten in kürzerem Abstand nach.

Da waren auch schon unsere Flieger zur Stelle. Nun ging ein Luftkampf mit all seinen Schrecknissen los.

Da — ein allgemeiner Schrei; ein französisches Flugzeug hat — offenbar in den Benzinbehälter — einen Treffer erhalten. Eine gewalige Flamme mit starker Rauchentwicklung loht auf.

Aus dem brennenden Klumpen heraus löst sich, rasch in den nahen Tannenwald hinabstürzend, der Vorderteil mit dem Motor und den Flugzeuginsassen — die verschwelenden Flugzeugflügel senken sich langsam der Erde zu.

Inzwischen tobt der Luftkampf weiter.

Über dem Habsheimer Flugplatz liegt eines unserer Flugzeuge mit einem feindlichen Doppeldecker im Kampf.

Beide Gegner jagen im Kreise einander nach. Jeder sucht dem andern Vorteile abzugewinnen. In der Hitze des Gefechts rennen sie aufeinander — und beide stürzen kopfüber in die Tiefe.

Ein unentwirrbarer Knäuel von Streben, verbogenem Gestänge und Zeugfetzen sind noch übrig.

Einem dritten feindlichen Flugzeug ist über dem Illbad von einem unserer Flieger, der mit todesverachtender Kühnheit mitten durch das gegnerische Geschwader hindurchflog und — als ein Gegner ausweichen wollte — im Sturzflug wie ein Habicht auf ihn losstürzte, der Todesstoß versetzt worden.

Das gegnerische Flugzeug geriet ins Wanken, überschlug sich brennend in der Luft — ein menschlicher Körper hängt aus ihm heraus — und sausend geht es in die Tiefe.

Da — abermals ein furchtbarer Schrei des Entsetzens . . .: Der Mensch, der mit einem Fuße am Flugzeug festgehakt war, hat sich losgelöst. Nun stürzt er dem Flugzeug vorweg, um vor einer Gärtnerei der Vorstadt auf dem Boden zu zerschlagen. . .

Trotzdem unsere Bezwinger der Luft auch bei diesem Kampf die Sieger blieben, hatten doch die feindlichen Flieger mit ihren Bomben viel Schaden angerichtet. Und wer waren die Opfer: genau wie in Karlsruhe unschuldige, am Kriege nicht beteiligte Zivilpersonen. Getötet wurden neun Personen, verwundet elf. —

Unsere Gegner versuchten auch, auf allen möglichen Wegen ihre Spione hinter die Front der Deutschen zu bringen. So war bekannt geworden, daß sie auf den Gedanken verfielen, ihre Spione durch Flugzeuge in das deutsche Operations- und Etappengebiet zu bringen. Nach einiger Zeit, in welcher die Spione ihre Beobachtungen zu machen hätten, sollten sie wieder durch Flugzeuge von abgelegenen Orten abgeholt und zu ihren Auftraggebern zurückgebracht werden.

Über den ersten Versuch, Fliegerspione abzusetzen, teilte ein Anschlag an den Mauern der Stadt Charleville mit:

„Am 21. August 1915 wurden gegen elf Uhr vormittags durch zwei französische Flieger mittels Flugzeugs zwei Spione in der Nähe von Auligny abgesetzt. Beide sind ergriffen und am 31. August durch feldgerichtliches Urteil wegen Kriegsverrats zum Tode verurteilt worden. Das Urteil ist am 1. September durch Erschießen vollstreckt worden."

Auch italienische Flieger setzten mehrmals hinter der Kärntner und Isonzofront auf diese Weise Spione in den österreichischen Landen ab. Aber auch sie ereilte jedesmal das verdiente Geschick. —

Der Pariser Berichterstatter einer italienischen Zeitung hatte im Juli 1916 während seines Aufenthalts in Verdun Gelegenheit, die Gewandtheit eines deutschen Fliegers im Luftkampf zu bewundern.

Er schrieb darüber in seinem Blatt:

„Surrend und unablässig schwirrt über Verdun das Weberschiffchen des Todes durch die Lüfte.

Unermüdlich schweben kühne Luftkämpfer heran, gegen den wutentbrannt die Abwehrkanonen rattern, die gerade dann schweigen, als hielten sie angstvoll den Atem an, wenn der Kampf am heißesten entbrannt ist und die beiden Gegner nicht mehr auseinander zu halten sind.

Weiße Wolken füllen das Firmament mit lauter kleinen Punkten. Zwei Flugzeuge nähern sich in rasender Fahrt, und in den Pausen der Artillerietätigkeit, die uns ganz betäubt, hört man deutlich das Knattern der Flugzeugkanonen.

Der große Augenblick nähert sich.

Wie viele Tausende von Blicken sind von jedem Winkel der beiden feindlichen Lager unverwandt auf diesen einen Punkt gerichtet!

Welcher der Gegner wird unterliegen?

Plötzlich stürzt einer von ihnen, überschlägt sich verschiedene Male mit einer gewissen Langsamkeit, wie ein großes Blatt Papier, das der Wirbelwind mit sich fortreißt.

Senkrecht einer über dem andern glänzen die Flügel in strahlender Helle im Sonnenschein; die Flügel, die das deutsche Abzeichen tragen.

„Er stürzt — er stürzt"! schallt es von allen Seiten.

Aber der riesige Raubvogel gewinnt, so wunderbar es auch erscheint, das Gleichgewicht wieder und gleitet weiter.

Sofort ist ihm der Gegner wieder auf dem Nacken und von neuem krachen die heftigen keuchenden Schüsse in die Höhe.

Wieder stürzt das deutsche Flugzeug in wilder Hast zur Tiefe, fällt, sich ständig überschlagend, hunderte von Metern.

Und wie alle es tödlich getroffen vermeinen — da entschwebt es pfeilgeschwind wie eine Schwalbe zu ihrem Neste.

Ritterlich erkannte die Gegenpartei die ungemeine Geschicklichkeit an, mit der der Lenker der anscheinend kampfunfähigen Maschine sich und seinen Apparat dem Vaterlande erhielt. Nach so vielen Saltomortales noch Geistesgegenwart genug zu besitzen, die Maschine nicht aus der Gewalt zu verlieren und die rechte Richtung einzuschlagen — das ist wirklich des höchsten Lobes wert."

Wir konnten mit diesem Urteil des uns feindlichen Italieners recht zufrieden sein. Leider waren unsere Feinde nicht alle so ritterlich, im Gegenteil, sie überschütteten die deutschen Flieger mit Unflätigkeiten. — —

Sehr gute Erfolge hatten die österreichisch-ungarischen Flieger im Kriege gegen die Italiener.

Die Franzosen und Engländer leisteten zwar den treulosen Italienern alle mögliche Hilfe, indem sie ihnen Flugmaschinen und ausgebildete Flieger zuwiesen, aber die Österreicher blieben auf dem Alpenkriegsschauplatz stets die Sieger.

Die militärischen Anlagen im Kriegsgebiet, namentlich auch die italienischen Festungen Venedig, Plava, Ancona usw., wurden vom ersten Tage des österreichisch-italienischen Krieges an in regelmäßigen Zeitabständen mit Bomben belegt. Ein großer Teil der feindlichen Arsenale und Befestigungsanlagen wurde vernichtet.

Die Italiener wollten unserem Zeppelin nacheifern und hatten vor und während des Krieges Luftschiffe gebaut! Wenn zwei dasselbe tun,

ist es aber nicht dasselbe! Das zeigte sich auch hier. Die italienischen Luftschiffe haben wenig ausgerichtet und sind fast sämtlich von den tapferen Österreichern zerstört worden.

Diese „Italianos" unter den Luftschiffen fuhren zwar ab und zu über die österreichische Grenze, aber ihre Flüge waren fast ausnahmslos nur für sie selbst gefährlich.

Im April 1916 verliefen z. B. italienische Luftschiffangriffe auf die Etschtalbahn und auf dem Bahnhof von Trient sowie gegen die Isonzofront vollständig ergebnislos. Denn daß am Isonzo mit dem Abwerfen mehrerer Bomben im Gewicht von sechzehn Zentnern lediglich die Zertrümmerung einer Bretterbude erreicht wurde, kann man doch wirklich nicht als „Erfolg" bezeichnen.

Am 3. Mai 1916 stieg abermals ein italienisches Luftschiff zum Angriff auf. Es überquerte an der Wippachmündung bei Mainizza die österreichisch-ungarischen Stellungen und nahm längs der Adria seinen Weg auf Laibach und Sallach.

Auf seinem Rückwege wurde sodann das „Luftschiff der Treulosen" vom Verhängnis erreicht. Als es wieder die österreichischen Linien kreuzen wollte, geriet es in den Bereich unseres kräftigen Sperrfeuers.

Zugleich wurde das silbergraue Ungetüm von einigen der viel behenderen kleinen Fokkerflugzeuge angegriffen. Einer der Fokker beschoß den Feind kräftig mit seinem Maschinengewehr.

Nicht zehn Minuten dauerte es, — da stürzte das italienische Luftschiff brennend auf den Görzer Exerzierplatz nieder. Nur die Leichen der Besatzung vermochte man aus den verkohlten Resten zu bergen.

Es war dies das dritte lenkbare italienische Luftschiff, das vernichtet wurde!

Nach genauer Untersuchung der Reste zeigte sich, daß es nicht italienischen Ursprungs war, sondern sich als ein Lenkballon des französischen Systems Clément-Bayard erwies, die äußerlich den deutschen Parsevalluftschiffen ähnelten.

Zu den bei diesem Luftkampf ums Leben gekommenen Italianos gehörte der Oberkommandierende der italienischen Luftschiffbrigade, ein Oberst Pastini. Dieser Mann hatte früher den Mund sehr voll genommen, war auch einmal vor dem Kriege bei einem internationalen Wettkampf, dem „Gordon Bennett-Rennen der Lüfte" Sieger gewesen.

Einige andere K. und K. Marineflieger griffen an diesem ereignisreichen Tage mit ihren Maschingewehren in ein Gefecht ein, daß südöstlich der Pomündung zwischen italienischen und österreichisch-ungarischen Torpedobooten aus großer Entfernung geführt wurde.

Die Italiener verfügten über die größeren und schnelleren Fahrzeuge und traten trotzdem vor dem Angriff des Gegners den Rückzug an, auf den sie dann von dem Maschinengewehrfeuer der österreichisch-ungarischen Marineflieger schwer beunruhigt wurden.

Die Geländeverhältnisse der Kampffront gegen Italien stellte die österreichisch-ungarische Fliegeraufklärung vor Aufgaben, die wohl zu den schwierigsten des ganzen Weltkrieges gehörten.

Quer durch die Flugrichtung laufende Höhenzüge der Alpen, die sich in scheinbar unüberwindlichen Kulissen jedem Aufklärungsfluge entgegenstellten, zwangen die Flieger, aus bisher für die Kriegsaufklärung vollkommen neuen Höhen zu beobachten. Außer der Höhe des Gebirges, dessen Erhebungen durchschnittlich alle um dreitausend Meter liegen, war stets noch mit der feindlichen Einwirkung zu rechnen, die mit ihrer Artillerie aus Stellungen über zweitausend Meter und ihren Maschinengewehrabteilungen bis auf die höchsten Gipfel zur Geltung kam.

Unter normalen Verhältnissen, wie sie z. B. an der Isonzofront bestanden, wird die Aufklärung aus einer Höhe von fünfzehnhundert bis zweitausend Meter durchgeführt. Rechnet man dieselbe Höhe zu Flügen über die Alpen, so ergibt dies eine durchschnittliche Flughöhe von rund fünftausend Meter.

Da die Piloten natürlich nicht fortwährend in solchen Höhen schweben, sondern tiefer herunter gehen müssen, waren sie der Gefahr, getroffen zu werden, besonders ausgesetzt.

Die eigenartigen Geländeverhältnisse der Alpen setzten auch ein unbedingt verläßliches Arbeiten des Motors voraus. Sollte dieser einmal aus technischen Gründen versagen oder durch feindliche Geschoßwirkung betriebsunfähig werden, dann fehlt den unerschrockenen k. k. Fliegern jede Möglichkeit zu einer Notlandung. Die Täler haben eine durchschnittliche untere Breite von kaum zweihundert Metern und sind dicht mit Wald bedeckt. Plateaubildungen auf der Höhe der Kalkberge sind nicht vorhanden, sodaß immer nur die Gleitmöglichkeit in die breiteren Täler blieb, die aber meist erst in großer Entfernung von der Front lagen.

Die Witterungsverhältnisse im Gebirge zeitigen bekanntlich ganz plötzliche Bildungen von Nebel und Wolken, die den Flieger bei der Heimkehr oft vor die ganz überraschende Aufgabe stellten, aus einer Flughöhe von viertausend Metern durch die Wolkendecke durchzustoßen, was fast immer zu ernsten Gefahren einer schweren Havarie auf den steilen Schroffen der Berge wurde. Auch im Norden der durch die Rienz und die Drau gebildeten großen Querfurche liegen Höhenzüge, die weit in die normale Wolkenlage hineinreichen und zur Landung innerhalb dieser engen Begrenzung zwischen Nord und Süd zwangen. Windeinwirkungen ergaben vollkommene Unsicherheit der Geschwindigkeiten und der Flugrichtung; Wolkenschichten bis zu sechshundert und mehr Metern Dicke nahmen jede Orientierungsmöglichkeit außer jener, die der Kompaß bietet.

Schon im Oktober 1915, in einer Zeit, in der die meisten Rücken noch schneefrei waren, erreichte die Alpenkälte ein Maß, daß eine Höhen- und Bodentemperatur-Differenz von mehr als dreißig Grad ergab. Im November, als der Schnee schon bis auf achthundert Meter dauernd liegen blieb, sanken die Temperaturen ganz bedeutend und kamen einem Minimum von siebenunddreißig Grad immer näher. Was für Anforderungen ein solcher mit Kälte verbundener Propellerwind an die k. k. Flieger stellte, kann sich der Nichtflieger garnicht vorstellen.

Auch haben in den Alpen die Nord- und Südhänge ganz verschiedene Sommererwärmungen. Und Nord- und Südhänge mußten immer, bei jedem Fluge, überflogen werden! Dieses ewige Strömen in der Luft

war die Ursache von schwersten Böen, die ein plötzliches Durchfallen der Flugzeuge von hundertfünfzig Metern und mehr zu den alltäglichsten Ereignissen machten.

Aus all diesen schwerwiegenden Gründen hatte sich dann auch nur selten ein italienischer Flieger über das eigentliche Gebirge gewagt. —

Die Österreicher belegten außerordentlich oft die italienischen Stellungen mit Bomben, leisteten auch trotz der geschilderten schwierigen Gebirgsverhältnisse ausgezeichnetes im Aufklärungsdienste. Die in Venetien und der Lombardei gelegenen befestigten Städte wurden von den k. k. Fliegern regelmäßig jede Woche bombardiert.

Die Italiener beschränkten sich darauf, an der Isonzofront zu operieren und ihre Flieger nach Görz, Pola und Triest zu schicken.

So wurden u. a. am 1. August 1916 Fiume und Triest von einem starken, italienischen Flugzeuggeschwader angegriffen. Es war dies die größte Unternehmung, die bis dahin von feindlichen Fliegern gegen die österreichische Küste durchgeführt wurde.

Um halb acht vormittags wurden zuerst sieben, dann nochmals acht italienische Flieger, aus der Richtung Grado kommend, über Pirano gemeldet.

Es waren durchaus schwer bewaffnete, mit je drei Maschinengewehren ausgerüstete Caproniflugzeuge, Landflieger, die offenbar aus verschiedenen Teilen der Front zu diesem großen Angriff angesetzt worden waren. Gegen das erste Geschwader stieg trotz der gewaltigen feindlichen Übermacht Linienschiffsleutnant Banfield, ein erprobter k. k. Kampfflieger auf.

Erst hinter dem Monte Maggiore, nachdem er dicht hinter den Gegnern das ganze Plateau von Istrien überflogen hatte, schritt der kühne Pilot zum Angriff.

In fast dreitausend Metern Höhe eröffnete er in Sicht des Meeres gegen das nächste, fünfhundert Meter entfernte Flugzeug das Feuer. Dann stieß er immer feuernd — mit Vollgas auf den Gegner bis auf zwanzig Schritte.

Der Italiener schoß zurück, fehlte aber andauernd.

Banfield sah deutlich, wie der Lenker des feindlichen Flugzeuges vorne überfiel und der riesige Caproniapparat zu schwanken begann und in langsamen Spiralen abwärts gedrückt wurde.

Da der Österreicher inzwischen seine Munition in dem Kampfe verschossen hatte, ging er — es war ein Seeflugzeug — auf das Meer nieder, während der Caproni über Fiume schwerfällig in die Tiefe ging.

Er fiel in ein Wäldchen nahe des Exerzierplatzes von Fiume und wurde beim Auffallen beschädigt. Der Führer hatte einen Kopf- und Armschuß und war tot. Die anderen Insassen, ein Leutnant und ein Unteroffizier, wurden unverwundet gefangen genommen. Dem Apparat war der Benzintank durchschossen, außerdem wies er noch eine Reihe von Treffern auf. Die drei Motoren waren unbeschädigt.

Zu Beginn des Kampfes hatten von den sieben italienischen Flugzeugen zwei die Flucht ergriffen, die übrigen vier waren über Fiume gelangt, hatten dort eine größere Anzahl Bomben abgeworfen, die keinen militärischen Schaden anrichteten, aber unter der Zivilbevölkerung einige Opfer forderten.

Das zweite feindliche Geschwader hatte sich gegen Triest gewendet. Doch erreichten nur zwei der Italiener die Stadt, wo sie sieben Bomben kleineren Kalibers abwarfen. Eine fiel am Freihafen ins Meer, eine schlug in eine Gartenanlage ein und riß ein Loch in den Gehsteig. Aus aufgefundenen Überbleibseln war zu ersehen, daß es eine Brandbombe war. Eine dritte fiel bei der Mole ins Meer, die vierte schlug auf eine Straße, beschädigte die Gasleitung und zerriß ein paar Telephondrähte.

Personen wurden glücklicherweise bei diesem großen Luftangriff der Italiener nicht verletzt, der Sachschaden war sehr gering. —

Oben erwähnten wir schon, daß die Italiener regelmäßig ihre Luftschiffe verloren. Hier sei noch bemerkt, daß sich an der Dalmatinischen Küste der erste Fall ereignete, daß ein Flugzeug ein Luftschiff besiegte.

Es war der österreichische Marineflieger und Linienschiffsleutnant Clasing, der das Luftschiff „Cita de Ferrare" zur Strecke brachte.

Die österreichischen Marineflieger haben auch viel dazu beigetragen, im Balkankriege in Cetinje, Valona, Durazzo und anderen Orten der Küste Schrecken zu verbreiten.

Der Mut und die Kühnheit dieser K. K. Seeflieger sind rasch über die Grenzen ihres Vaterlandes berühmt geworden.

Der oben schon genannte Leutnant Banfield war ein bundesbrüderlicher Immelmann, der oftmals in den österreichisch-ungarischen Heeresberichten anerkennend genannt wurde.

Als bei einem Angriff auf eine feindliche Bahnstation im Mai 1916 eines der Banfield unterstellten Flugzeuge wegen Motorschadens auf das Wasser niedergehen mußte, landete der kühne Banfield neben ihm, ließ — der rasend auf ihn niedersausenden feindlichen Geschosse nicht achtend — das beschädigte Flugzeug vernichten und flog mit den geretteten Insassen davon.

Ein ganz ähnliches Stückchen vollbrachte der Linienschiffsleutnant Konjovic, der das von den Italienern ganz widerrechtlich besetzte Valona in Albanien zu bombardieren hatte.

Beim Rückflug nahm er nämlich die beiden Insassen eines zerschossenen Hydroplans auf, mitten zwischen heranstürmenden feindlichen Schiffen niedergehend, stieg mit der doppelten Last wieder auf und kehrte glücklich von dem äußerst gefahrvollen Fluge wieder heim. —

Wie diese österreichischen Seeflieger, so haben auch ihre deutschen Kameraden dem Kampfe an den Küsten und auf Nord- und Ostsee sehr gute Dienste geleistet.

Das Seefliegerkorps ist erst während des Krieges organisiert und ausgebildet worden. Ihr Fahrzeug ist der seetüchtige Doppeldecker. Den schwierigen Witterungsverhältnissen der Nordsee waren die vor Kriegsbeginn von uns erprobten Wasserflugzeuge nicht gewachsen. Mit wenigen Arbeitern ging man dann auf der Wilhelmshavener Werft an

die Umarbeitung und dann mit der Ausdehnung des Krieges an den Bau sicher arbeitender Wasserflugzeuge, die bald einen so hohen Grad der Vollkommenheit erreichten, daß jetzt bei jedem Wetter geflogen werden kann.

Mehrmals am Tage wurde ein bestimmter Teil der Nordsee so sorgsam erkundet, daß es ganz unwahrscheinlich war, feindliche Schiffe könnten sich unbemerkt der deutschen Küste nähern. Ließen sich wirklich einmal englische Schiffe draußen auf See erblicken, so waren sie bald von deutschen Fliegern umschwärmt, die durch Signale ihre Meldungen an die stets bereit stehende deutsche Flotte weitergaben.

Frische prächtige Menschen, die von tollen Abenteuern wie von selbstverständlichen Erlebnissen prunklos erzählten, sind die jungen Fliegeroffiziere, die mit schwärmerischer Begeisterung an ihrem gefahrvollen Dienst hängen und die auf dem neuesten Tätigkeitsgebiet der Marine Glänzendes leisteten.

Als in den letzten Augusttagen von 1916 auch Rumänien dem Beispiele Italiens folgte und auf der Seite unserer Feinde in den Weltkrieg eintrat, um wie ein Schakal vom Raube etwas zu ergattern, da waren schon am zweiten und dritten Kriegstage deutsche Flieger über Konstanza und Silistria und deutsche Luftschiffe über Bukarest. Die Bukarester konnten so etwas erst gar nicht begreifen. Eine große Panik brach in der rumänischen Hauptstadt aus — aber die schamlosen Verräter mußten wohl oder übel deutsche Bomben auf ihre Häuser und ihre Schädel niedersausen lassen. —

Gerade, als wir unsere Schilderungen der Luftkämpfe auf allen Kriegsschauplätzen abschlossen, kamen noch prächtige Nachrichten von Siegen unserer „Bezwinger der Luft" aus dem Westen. Am 23. September 1916 wurde berichtet, daß in der wütenden Sommeschlacht elf, am Tage darauf, daß vierundzwanzig feindliche Flugzeuge abgeschossen wurden. Am 25. September wurde gemeldet, daß dreizehn Feinde im Luftkampfe bzw. durch Abwehrgeschütze vernichtet wurden.

Der Triumpf der Luftwaffe war also ein unbestrittener.

Nachwort.

Als die letzten Seiten unseres Buches gedruckt wurden, gab die deutsche Heeresleitung über die Luftkämpfe im Westen eine Zusammenstellung bekannt, die den fortgesetzten Triumph der deutschen Flieger zeigte. Es lautete nämlich der amtliche Bericht vom 9. Oktober 1916.

„Wir verloren im September 20 Flugzeuge im Luftkampf, ein Flugzeug wird vermißt. Der französische und englische Verlust beträgt im Luftkampf 97, durch Abschuß von der Erde 25, durch unfreiwillige Landungen innerhalb unserer Linien 7, im ganzen hundertneunundzwanzig Flugzeuge; er verteilt sich etwa zu gleichen Teilen auf unseren und den feindlichen Bereich."

Bis Anfang Oktober 1916 hatten mehr als vier englische und französische Flugzeuge abgeschossen:

1.	Hauptmann Boelcke	30
2.	Oberleutnant Immelmann	15
3.	Leutnant Wintgens	18
4.	Leutnant Hoehndorf	12
5.	Leutnant Frankl	11
6.	Leutnant Mulzer	10
7.	Oberleutnant Buddecke	10
8.	Leutnant Parschau	8
9.	Oberleutnant Freiherr v. Althaus	8
10.	Oberleutnant Berthold	8
11.	Leutnant Leffers	7
12.	Leutnant Dossenbach	7
13.	Oberleutnant Welz	6
14.	Oberleutnant Schilling (Hane)	6
15.	Leutnant Fehlbusch	5
16.	Leutnant Rosencrantz	5
17.	Leutnant Baldamus	5
18.	Oberleutnant Gerlich	4
19.	Offizierstellvertreter Müller	4
20.	Hauptmann Zander	4
21.	Leutnant Haber	4
22.	Vizefeldwebel Pfeiffer	4

Druckerei Gutenberg, Berlin N. 37.

3 0112 053597149